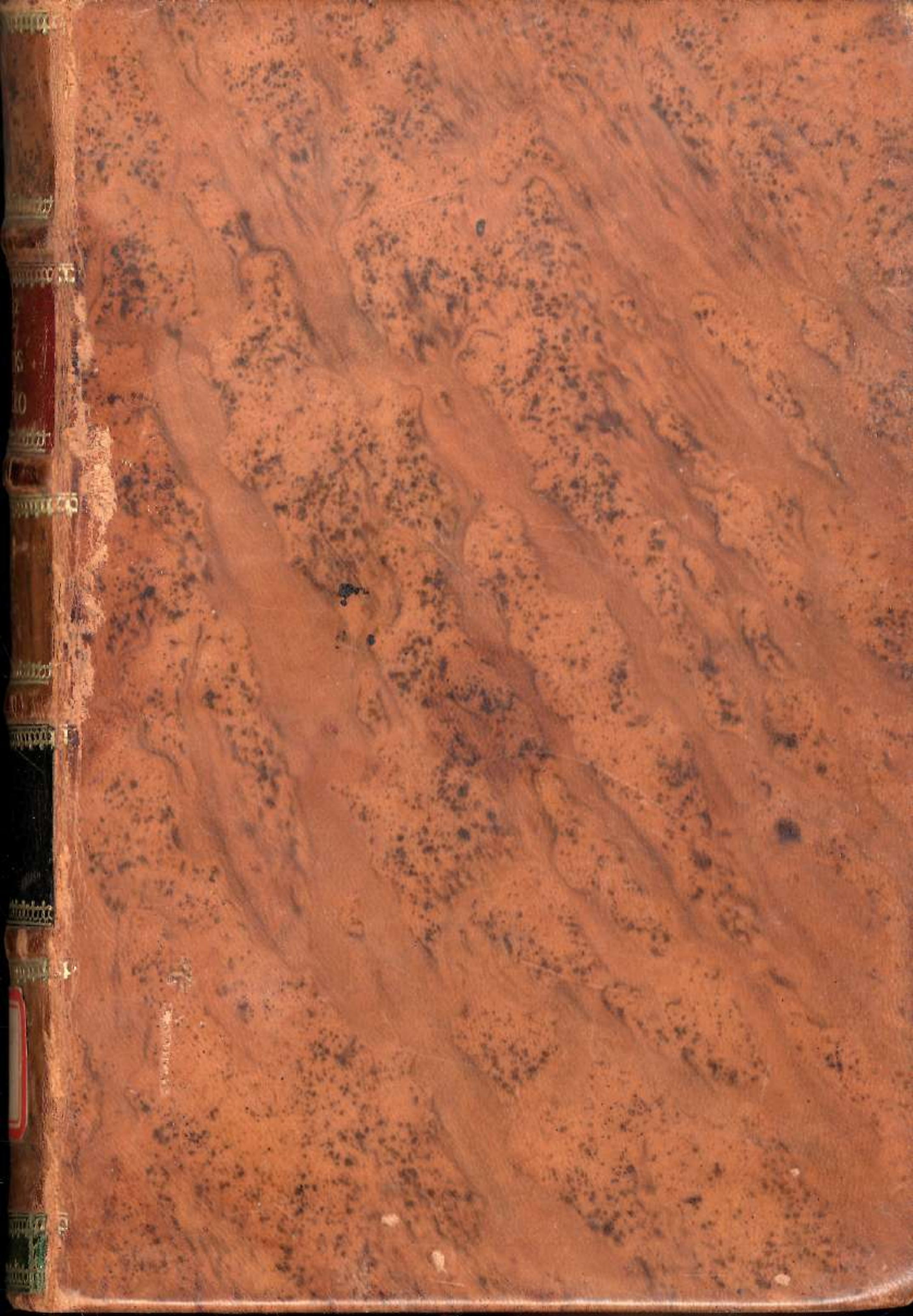
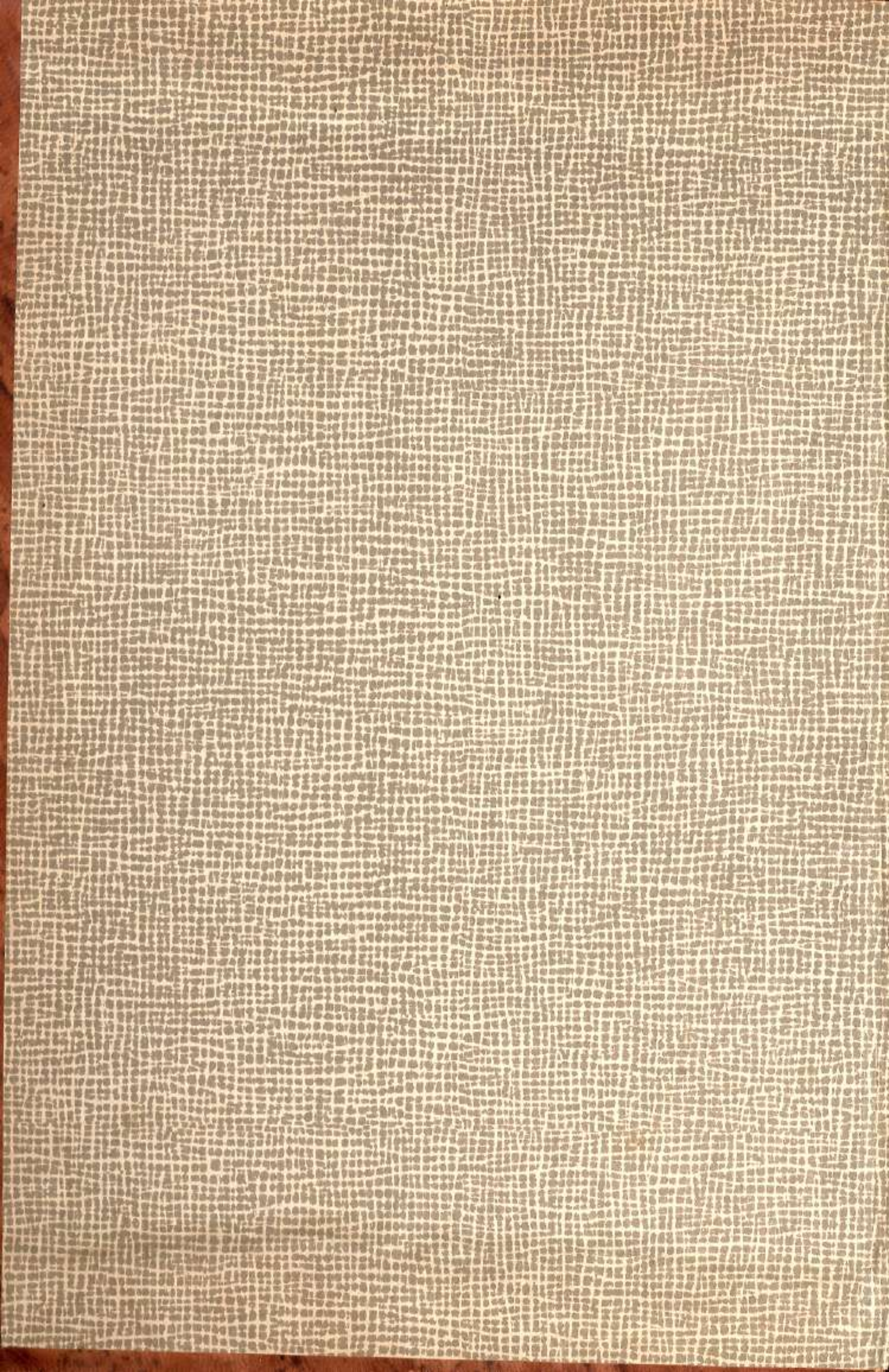






Donatien 150

Pájaros de Acero

La Guerra aérea
(1914-1918)



por Carlos Martínez Campos

Diplomado de Estado Mayor

Edición ilustrada con 107 fotografías de alto valor documental

PÁJAROS DE ACERO

CARLOS MARTÍNEZ CAMPOS

Diplomado de Estado Mayor
y Correspondiente de la Historia

PÁJAROS DE ACERO

Episodios de la Guerra Aérea (1914-1918)







OBRA ILUSTRADA CON INTERESANTES FOTOGRAFÍAS

Ediciones y Publicaciones IBERIA. - Barcelona

Primera edición : febrero de 1932



PREFACIO

Cuando la generación que hoy tiene cuarenta años llevó a cabo sus estudios doctrinales, la aeronáutica no existía todavía. De resultas, hemos pasado en pocos años de no creer en la posibilidad de volar con un aparato más pesado que la atmósfera a contemplar con relativa indiferencia los enormes artefactos de treinta toneladas que hoy se levantan por el aire. Los aviones han nacido, se han desarrollado y han llegado a su apogeo en tan escaso tiempo, que apenas hemos podido percatarnos de su intensa evolución. Las líneas comerciales los ponen al alcance de todo el mundo. Viajar en aeroplano no cuesta ya más caro que viajar en coche-cama. Los riesgos son idénticos en ambos medios. Pero el tiempo que hoy se gana caminando por el aire lo pierde aún la gente pensando y consultando si habrá peligro o no.

La nueva ciencia o el nuevo arte, según cual sea el punto de vista que se adopte, exige, en cambio, para ser asimilado, mucho tiempo y gran trabajo. La fabricación de los motores, el trazado de los aparatos, la aerodinámica, la meteorología, el pilotaje y la mecánica integran otras tantas ramas del saber humano que implican aptitudes especiales y un esfuerzo proporcionado a sus respectivas importancias. Mas si se trata — cual quisiéramos hacerlo en este trabajo — de aplicaciones militares de cualquiera de las referidas ciencias o de empleo en general de aeronáutica en la guerra, las dificultades son de otro género, pues no es posible, sobre este asunto, dar reglas

fijas ni dictar unos principios de carácter muy concreto. Y si, a más de esta circunstancia, se quiere escribir un libro que esté al alcance de todo el mundo y se halle exento de terminología técnica y desprovisto de retórica empalagosa, resultará preciso soslayar la teoría y recurrir al episodio ameno, que en sí resuma la interminable serie de casos análogos que en la práctica se pueden presentar.

Los que a todo trance quieren que sus principios se acaten, predican en general con el ejemplo. Los que desean inculcar un razonamiento en una mente impreparada para comprenderlo, recurren igualmente a los ejemplos. Los que tratan, finalmente, de vulgarizar una ciencia, también a los ejemplos se constringen, como si sólo se compusiera aquella ciencia de un conjunto limitado de casos particulares. Lógico resulta, por consiguiente, que la exposición de lo que ha sido, en la guerra grande de las naciones, el empleo de la aviación del mundo entero, se haga por medio de unos cuantos ejemplos oportunamente escogidos.

Por eso, las tres partes consecutivas de los presentes «Episodios» se refieren, sucesivamente, al bombardeo, *a la* cooperación con tierra *y a los* combates en el aire. *Dentro de cada parte, los hechos van dispuestos por el orden en que ocurrieron. Algunos se hallan escuetamente referidos. Otros, en cambio, han sido expuestos dentro del cuadro de una realidad vivida en una época cualquiera. Pero tiende, en unos y otros, la narración, a ilustrar al que alejado vive de las cuestiones relacionadas con el aire, sobre el empleo que se hiciera de los aviones entre 1914 y 1918.*

En la introducción que antecede a los diferentes episodios exponemos una breve historia del desarrollo de la aeronáutica desde que fué inventado el primer avión hasta el enturbiamiento de la paz de Europa. Damos, en él, a conocer el estado en que se hallaban las diferentes aviaciones cuando se rompieron las hostilidades. Y en él encontrará el curioso lector la evolución sufrida por las fuerzas aéreas como elemento combatiente de las naciones que luchaban.

El epílogo, finalmente, más arriesgado que parte alguna de las anteriores, se refiere al modo y forma en que más probablemente se desarrollará la futura guerra en el aire. Empieza con un resumen de las características de los aviones más modernos; continúa con algunas noticias sobre las agresiones militares que más probablemente se utilizarán, y concluye con unas cuantas ideas sobre la forma en que tendrán lugar los encuentros entre las flotas enemigas.

Nuestros juicios están fundados en un profundo estudio de la realidad. Pueden, a pesar de todo, ser erróneos o inseguros. No hay que olvidar que la aeronáutica camina más de prisa que sus aviones, con lo cual lo que hoy es cierto puede estar dentro de un año equivocado.

INTRODUCCIÓN

que da a conocer la evolución sufrida por la Aviación, desde el comienzo de su existencia hasta el armisticio de 1918

En el año cero de nuestro siglo, en plenas dunas de Kitty-Hawk (1), Orville y Wilbur Wright ensayaron un aparato que, resbalando sobre el aire, fué capaz, con un hombre a bordo, de dar un salto de treinta metros de longitud y de setenta segundos de duración.

Tres años después, los mismos hermanos Wright construían, pieza a pieza, el primer aeroplano que el mundo ha conocido. Con 50 metros cuadrados de superficie alada, 340 kilogramos de peso, dos hélices dispuestas a retaguardia de los planos y un motor de gasolina de 16 caballos solamente, se mantuvieron en el aire tres minutos; luego, cinco, y por último aprovecharon para volar todo el trozo de llanura que la zona elegida les ofrecía.

La sustentación se hallaba basada en la reacción del aire contra uno o varios planos, convenientemente orientados en relación a la dirección de marcha del aparato. Dicha reacción resultaba de la corriente producida por la velocidad relativa del aire; originada, ésta, por el movimiento del avión; que a su vez era propulsado horizontalmente por un sistema de hélice y motor.

Con velocidad suficiente, la componente de la resistencia normal a la dirección de la trayectoria pudo llegar a superar al peso; entonces, el avión se alzó; mas fué preciso para ello que la fuerza de tracción de la hélice llegara a ser lo

(1) Carolina del Norte (EE. UU. del Norte de América).

suficientemente grande para proporcionar la velocidad de antemano calculada.

Completaban el sistema: dos aletas de alabeo, que servían para aumentar la resistencia lateral y enderezar el aparato cuando se inclinaba; un timón de profundidad, para picar o encabritar, según que conviniera aumentar o disminuir la velocidad del conjunto, y un timón de dirección para mantenerse constantemente sobre la línea prefijada.

Total, lo mismo que ahora. Más arriba o más abajo, más adelante o más atrás; pero aquella máquina quedó integrada con los mismos elementos que hoy componen a las que cruzan medio mundo de una vez.

El primer viraje fué llevado a cabo el 15 de septiembre de 1904. Cinco días más tarde, tuvo lugar el primer vuelo en circuito cerrado. El 5 de octubre de 1905, se realizó el primer viaje de población a población: 35 kilómetros de recorrido, con un motor de 25 CV. de potencia. Y a partir de entonces, los progresos se suceden a inconcebible velocidad.

Un mundo nuevo ha surgido. Aviación, aviador, avión, etcétera, son palabras, antes inexistentes, que ahora se dicen a todas horas. Paulham, en Europa, sobre un aparato *Voisin*, lleva a 24 h. 43 m. el récord de duración del vuelo. Henry Farman, sobre uno suyo, bate, con 3 h., el máximo anterior. Al récord de tiempo, sucede el de distancia. Y las cifras empiezan ya a ponerse en duda, cuando la Prensa anuncia, al atardecer del 25 de julio de 1909, que Luis Blériot, sobre un aparato de su nombre, ha cruzado, de uno a otro lado, el canal de la Mancha.

En 1910, Nieuport, con monoplano *Nieuport*, alcanza 133 kilómetros de velocidad horaria; Legagneux, sobre biplano *Farman*, llega a 3,100 m. de altura, y Tabuteau, tripulando igualmente un *Farman*, salva la máxima distancia hasta entonces recorrida en vuelo: 584 kilómetros.

Pero, apenas alcanzadas dichas cifras, ya los ejércitos piensan en la utilización de aquellas alturas para ver mejor y en el empleo de tales velocidades para llegar más pronto. Claro

está que precisa a toda costa *hacerlo* antes que el enemigo. Tanto más rendirá la nueva arma, cuanto más miserables sean los elementos del adversario. Hallarse en condiciones de descubrir lo que hace ese adversario, a retaguardia de su primera línea, sin que él pueda enterarse de lo que en casa ocurre, será sin duda el ideal. Pero este ideal del mundo entero conduce, paso a paso, a que los ejércitos se provean de aviones y de pilotos, y a que la entonces llamada *Quinta arma* progrese en todas partes con parecida rapidez.

Y, en efecto, llegaron las Potencias a 1914 provistas de elementos de importancia.

En la República francesa, las experiencias de Eiffel y del Duque de Guiche habían proporcionado a la aerodinámica un avance considerable. Simultáneamente, la práctica ganaba mucho terreno; un gran número de oficiales morían en pro de la enseñanza y del perfeccionamiento de los vuelos y aparatos, y a no haber tenido la política tan gran influencia sobre los asuntos militares, hubiera sido Francia, al declararse la guerra, la primera potencia aérea del mundo entero. Ante Alemania se presentó, sin embargo, con 600 aparatos (*Farman, Nieuport, Blériot* y *Déperdussin,* en su mayoría) y 300 pilotos; cifra que en todas partes se conocía, pues ni siquiera fué intentada la conservación del secreto; el temperamento impulsivo de los franceses les hizo supeditar a la gloria moral del momento presente, el triunfo futuro de las armas. Motores *Gnôme,* de 50 y 80 CV., y *Renault,* de 70, completaban el conjunto anterior.

Alemania, por su parte, movilizó una escuadrilla de seis aeroplanos por Cuerpo de Ejército, y otra de cuatro para cada una de las plazas fuertes de importancia (1); en resumen: 34 escuadrillas de campaña y 7 de plaza, con 232 aparatos en total. Tanto máquinas como motores habían sido copiados de

(1) No se había podido aún tener en cuenta el programa general del Estado Mayor, con arreglo al cual las escuadrillas de C. E. habían de tener 8 aparatos, y tanto los Ejércitos como los Cuerpos de reserva habían de disponer también de sendas escuadrillas.

Occidente; pero los diferentes modelos son pesados y mazacotes, a causa de la mayor importancia que a la solidez se concede. Tanto el monoplano *Taube*, como el *Aviatik*, el *Albatros* y el *L. V. G.* (*Luftverkehrsgesellschaft*), se hallaban casi uniformemente provistos de motores de cien caballos de potencia, *Mercedes* en su mayoría.

En Inglaterra, para que los aparatos sean aceptados por el *Royal Flying Corps*, en concepto de aviones ligeros, han de tener una autonomía de 500 kilómetros y desarrollar una velocidad superior a 80. Los más pesados, con dos asientos y estación radiotelegráfica, deben poder recorrer 350 kilómetros de una vez y consentir 60 de velocidad; y estas condiciones son mantenidas hasta la misma declaración de guerra, a pesar de ser Gran Bretaña la nación más atrasada (entre las citadas) en cuestión de construcciones aéreas, como lo demuestra el hecho de que aun recurre, poco antes de romperse las hostilidades, a Francia para sus motores y a Alemania para las magnetos. Su cuerpo expedicionario desembarca en el Continente con más de 50 aviones; pero de marcas francesas en general.

Italia, finalmente, a pesar de entrar en guerra unos diez meses más tarde, sólo aporta, con su movilización, de 90 a 100 aparatos y unos 70 pilotos. Tres escuadrillas *Nieuport* y *Farman 1912* están a disposición del Alto Mando; ocho *Nieuport* y *Blériot*, distribuídas entre los dos Ejércitos del frente Este, y cuatro *Caproni*, *Blériot* y *Farman 1912* prestan servicio en las plazas de Venecia, Piacenza y Verona. Pero los *Blériot* de las escuadrillas italianas, que sólo eran considerados útiles para las presentaciones de carácter deportivo, fueron inmediatamente reemplazados por aparatos *Farman 1914* (1) y *Voi-*

(1) El primer *Farman* utilizado en guerra por el ejército italiano se hallaba provisto de un motor *Anzani*, 95 CV., que sólo le permitía una velocidad de 90 kilómetros por hora; subía a 1.000 metros en trece minutos, y a 2.000, en treinta. Pero, el motor *Anzani* fué inmediatamente reemplazado por un *Fiat A.* 10, de 110 CV. de potencia, y que permitía subir a 2.000 metros en veinticuatro minutos. Longitud del aparato: 9'5 metros. Envergadura, 16'2.

sin (1) de la misma época, capaces, ambos, para depósitos mayores, y en condiciones, por consiguiente, de efectuar reconocimientos de más envergadura.

* * *

A partir del 20 de agosto de 1914, la evolución de la Aeronáutica militar se halla jalonada, de año en año, por la aparición de sus sucesivas aplicaciones y determinación de las reglas más esenciales para su futura organización. Oyese hablar, en efecto:

En 1914, de reconocimientos estratégicos, en los que la Aviación consigue aventajar notablemente a la Caballería;

En 1915, de reconocimientos tácticos del campo de batalla; de observación del tiro de artillería, y de la caza o primeros combates aislados entre aviones enemigos;

En 1916, del progreso de la observación aérea en general, y de las grandes agrupaciones orgánicas de fuerzas aéreas;

En 1917, del enlace aéreo entre los mandos terrestres y los batallones a sus órdenes, y del combate colectivo entre patrullas de Aviación, y

En 1918, finalmente, de la acción directa de los aeroplanos contra unidades del Ejército, o sea del combate de la Aviación a flor de tierra.

* * *

Apenas iniciadas las respectivas movilizaciones, interesa conocer, a cada Alto Mando, la organización del enemigo, la distribución de sus fuerzas, los movimientos que efectúa y la dislocación de sus grandes centros de abastecimiento. Le interesa, en una palabra, cuanto sucede delante de él. Y, en efecto, cuando nada se sabe de lo que hace el adversario, el

(1) El *Voisin* italiano estaba provisto de un motor *Isotta-Fraschini V. 4. B.*, de 190 caballos y 1.450 revoluciones. Velocidad máxima, 115 kilómetros-hora; longitud, 9'5; envergadura, 14'74; subida a 1.000 metros, en 7 minutos; a 2.000, en 18, y a 3.000, en 35.

menor indicio resulta utilizable: de la marcha de una sola compañía se puede a veces deducir el avance de un Ejército entero.

Pero aquellos mandos, en 1914, no se daban todavía cuenta exacta de la clase de noticias que los aviadores eran capaces de aportar. Además, dependían estas noticias de la ilustración militar de cada tripulante y de la importancia que concediera a los diferentes incidentes. Tanto observadores como pilotos eran gente de pocos años, acostumbrados, algunos, a las andanzas de las maniobras terrestres; pero sin haber salido, otros muchos, del estrecho recinto de su océano atmosférico.

La libertad de acción era grande, por consiguiente. Las escuadrillas, con arreglo al tiempo y a las condiciones momentáneas de los aparatos, enviaban sus pilotos a reconocer el frente en general, sin fijar la zona de acción a que habían de circunscribirse ni la clase de pormenores que más tenían que observar. Y, a pesar de ello, las noticias fueron siempre interesantes para el ulterior desarrollo de las diferentes operaciones.

Los aeroplanos, apenas iniciadas las hostilidades, rindieron, en efecto, sus primeros servicios.

Sobre el frente de Francia — refiriéndonos al sector más cercano a París, que fué el determinante de los acontecimientos ulteriores — el primer Ejército alemán (Von Klück), que ocupaba la extrema derecha de la extensa línea que avanzaba en territorio enemigo, disponía de cinco escuadrillas (1). Frente a él, hacia fines de agosto: el sexto Ejército francés (zona de Amiens) tenía dos escuadrillas de 8 aparatos cada una; el ala occidental del quinto Ejército (en pleno repliegue sobre el Marne) disponía de una escuadrilla, y París, finalmente, plaza fuerte de importancia, contaba con una cuarta escuadrilla, de 8 aeroplanos igualmente.

Los alemanes avanzaban sobre París. Su primer Ejército

(1) Una de Ejército, y una por Cuerpo de Ejército activo; en total, 30 aparatos.

seguía la orilla derecha del Oise; todo anunciaba, por consiguiente, el envolvimiento de la capital. Pero el día 30 de agosto — el de la batalla de San Quintín — el segundo Ejército, desplegado a la izquierda del primero, pidió auxilio a las fuerzas laterales par atacar a fondo al enemigo; y Von Klück, en vista de ello, pasó el Oise; el día 2 alcanzó el Aisne, y a partir del 3 se dirigió francamente hacia el Marne.

Este cambio de dirección fué comunicado por los aviadores franceses el mismo día 3. Súpose, de esta manera, que el ala derecha alemana, en vez de continuar hacia el oeste de París, se replegaba ligeramente sobre la izquierda, dejando fuera de su radio de acción a la capital de Francia, y se pudo organizar, gracias a esta información, la tan discutida maniobra del Marne.

Por otra parte, el día 4 del mismo mes, los pilotos alemanes se dieron cuenta de la presencia de un importante núcleo de tropas al NE. de París, que dió a pensar sobre la posibilidad de un ataque de flanco procedente de dicha ciudad. De resultas de ello, la contraofensiva del sexto Ejército francés — que Gallieni concentrara contra el campo atrincherado de la capital — se dejó igualmente translucir, y pudo tomar el barón von Moltke sus primeras medidas para la batalla del Ourcq.

Pasó, en cambio, inadvertida la marcha de las cuatro divisiones de Maunoury (sexto Ejército francés) por entre el Marne y el bosque de Chantilly, por hallarse frente a ellas un Cuerpo de reserva sin aviación. Pero las columnas de automóviles que desembocaban desde París fueron anunciadas por un avión del Ejército, y se tomaron a tiempo las medidas necesarias para evitar una hecatombe.

En Prusia Oriental, la aeronáutica del octavo Ejército alemán estuvo, en relación a su época, a una altura inconmensurable. La enorme profundidad del teatro de las operaciones y su frente interminable no eran, ciertamente, factores que facilitasen las misiones aéreas. Hubo algunas noticias erróneas; otras inciertas; pero, a pesar de ellas, el mando estuvo

lo suficientemente informado sobre el movimiento de los rusos, por las nueve unidades (54 aeroplanos) (1) y los tres dirigibles (2) de que disponía, para poder asegurar la gran victoria de Tannenberg (31 de agosto de 1914).

El primero y segundo Ejércitos de Rusia tenían su aviación semejantemente organizada (3). Pero las unidades se hallaban más pobremente instruídas y dotadas. Se obstinaron, además, en operar estrechamente enlazados con las cinco divisiones de Caballería existentes, lo que dió lugar a un radio de acción demasiado reducido y a las sucesivas sorpresas de Stallupönen, Gumbinnen, Bossau y, finalmente, Tannenberg.

Dándose perfecta cuenta de la importancia de los extensos reconocimientos alemanes, hicieron los rusos lo posible por evitarlos. Abatieron, desde tierra, un dirigible; y, no teniendo elementos con que poder rechazar a los aviones, se contentaron con perseguirlos, llegando al caso heroico del teniente Nesteroff, que embistió con su aparato a un adversario para evitar, con la muerte de ambos, que llegasen a retaguardia más noticias.

La Aviación, en esta época, reemplaza a la Caballería como elemento de exploración de la lejanía. Los pilotos, para aumentar su radio de acción, prefieren deshacerse de los proyectiles existentes; se contentan, en general, con una carabina, para defenderse desde tierra, y una caja de cerillas por si hiciera falta incendiar su aparato.

Se volaba únicamente a 2.000 metros, y se necesitaban más de 40 minutos para subir a tal altura; pero la ausencia de enemigo compensó con creces las deficiencias de los aero-

---

(1) 5 unidades de campaña (una del Ejército y una por C. E.), y 4 de plaza (correspondiente a las defensas de Posen, Lotzen, Graudenz y Königsberg).

(2) El *S. L.* (*Schutte Lanz*), de Liegnitz; el *Z.* 4 (*Zeppelin*), de Königsberg, y el *Z.* 5, de Posen.

(3) Una escuadrilla por Ejército y otra por cada Cuerpo; en total, 11.



1. — Aparato Breguet, haciendo uso de flechas y de bombas ligeras.
(Dibujo de E. Cournault)



2. — Octubre 1914. El primer «taube» de la guerra.
(Foto. T. I. W.)



3. — Los aviones franceses atacan de noche una posición alemana, siendo descubiertos por los proyectores alemanes.
(Foto. T. I. W.)

planos, y la aviación de reconocimiento pudo ser admitida como elemento indispensable a los Ejércitos.

* * *

La retirada que siguió a la batalla del Marne trajo consigo la estabilización de los Ejércitos a todo lo largo de un frente de tan extraordinarias dimensiones, que sobre él hubieron de acumularse la inmensa mayoría de los elementos disponibles. Los profundos reconocimientos aéreos pierden, con la nueva situación, una parte de su valor. En cambio, la esperanza de abrir brecha, para tornar a la guerra de movimiento y solucionar de una vez la gran contienda, conduce a la necesidad de estudiar el frente paso a paso, a fin de conocer los obstáculos existentes en cada lugar y poder batirlos con las armas más a propósito. Del reconocimento estratégico de la retaguardia enemiga, único llevado a cabo con los aviones durante el primer mes de guerra, se pasa, por consiguiente, al reconocimiento táctico del campo de batalla, necesitándose para el mismo aeroplanos que, si bien pueden tener menor radio de acción, se hallen en condiciones de observar perfectamente y transmitir después a tierra los diferentes datos obtenidos.

Ahora bien, la observación del frente se halla dificultada por el tiro de las armas terrestres. Las ametralladoras no tardan en ser montadas sobre trípodes especiales que les permiten disparar hacia las nubes, y pronto aparecen, además, los primeros cañones antiaéreos. De resultas de ello, los aviones de reconocimiento se ven obligados a volar todo lo alto que les permiten sus motores; no mucho, pero sí lo suficiente para que los pormenores del terreno no puedan ya observarse a simple vista.

Se hace necesario recurrir a la fotografía. Las máquinas son montadas contra el fondo de la carlinga y automáticamente dispuestas para ser disparadas. Los estados mayores piden detalles, siempre más detalles del terreno; y, para que éstos puedan ser obtenidos, de la industria se solicitan mayores dis-

tancias focales. De 15 centímetros, se pasa pronto a 25, y a 50. Y no termina 1915 sin haber sido adoptado 1'20 m. de foco.

Las fotografías, al principio, son estudiadas o interpretadas en las escuadrillas mismas que las toman. Cada signo, cada mancha extraña, cada punto y cada raya, más clara o más oscura, es concienzudamente examinada, para deducir de su dirección, de su tamaño, de su forma y de su tono, lo que más probablemente representa. Las fotografías de cada día son comparadas con las del anterior, y de tales comparaciones surgen otras deducciones que aclaran y rectifican las ya dadas como buenas.

Una misma persona de cada unidad lleva a cabo, de continuo, este trabajo. Se forman, de esta manera, los primeros especialistas en interpretación de fotografías tomadas desde el aire. Mas tan enorme trabajo llega a pesar sobre las escuadrillas que se hace indispensable organizar secciones independientes para la interpretación de fotografías, que quedan generalmente afectas a los estados mayores de las grandes unidades terrestres.

A partir de 1916 son montados finalmente, sobre los aviones, aparatos especiales cinematográficos capaces de fotografiar toda una banda continua de terreno de varios kilómetros de longitud. Se consigue, de esta manera, vigilar, con muy pocos aviones, una zona de gran extensión.

La vista ya sólo sirve para observar el tráfico ferroviario. Todo lo demás se estudia con auxilo de la fotografía, que en todos lados rinde intensamente; pero el resultado más completo y sorprendente se obtiene en el frente ruso, donde el éxito de la batalla de ruptura de Gorlice-Tarnovo fué debido en gran parte a que, durante su preparación, las posiciones enemigas fueron íntegramente fotografiadas por las escuadrillas de reconocimiento de que disponían todos los Cuerpos de Ejército presentes.

* * *

Entre los infinitos blancos que los aviones *reconocen*, ocupan un puesto preferente los que se han de batir con artillería. Desde las fotografías, por comparación de distancias con puntos conocidos del terreno, se trasladan dichos blancos sobre el plano; lo que permite, mediante la regla y el transportador, calcular los datos de tiro para las propias unidades.

Pero no basta, para dar en el blanco, saber a qué distancia y en qué dirección se halla. El viento, la temperatura, la edad de la pólvora, el desgaste de las piezas y los innumerables errores que el hombre comete a todas horas, salen siempre a relucir cuando se tira. Por eso hay que contentarse con ver caer los primeros proyectiles no demasiado lejos de dicho blanco. Luego, si el tiro es corto, se aumentará; si es largo, se acortará, y si quedó a la izquierda o a la derecha se enmendará en lo necesario. Pero las baterías enemigas se han escondido lo más posible detrás de casas, de unos matojos o de una cresta más o menos alta. Desde la tierra es imposible divisarlas, y otra vez, para saber donde cayeron aquellos primeros proyectiles, tenemos que encaramarnos con el avión de artillería.

A éste se le exige, en un principio, un par de asientos, 300 kilómetros de autonomía, poca velocidad y la mejor visualidad posible. Un motor de 80 caballos es siempre suficiente, con lo que vienen a confundirse, en muchos sitios, el avión de artillería con el tipo escuela, que igualmente se contenta con modestas aptitudes.

La mayor dificultad se refiere a la cuestión visual. Los *Farman* antiguos, especie de entramado volante por el que se puede observar hasta en la dirección de los pies, ofrecen buena visualidad; pero son pesados, obedecen torpemente y sus dimensiones empiezan a ser inusitadas. Uno de los aparatos mejor dispuestos para el servicio de Artillería es el monoplano *Morane-Saulnier*, tipo sombrilla, y así llamado por tener sus alas por encima de los tripulantes (1). La barquilla

(1) Provisto de motor *Gnôme*, 80 CV. Velocidad, 125 kilómetros; envergdura, 13; longitud, 7'2. Subida a 1.000 metros en 12 minutos, y a 3.000, en 90.

del biplano *Otto,* utilizado por los alemanes en 1914, tiene también el asiento del observador situado delante del aparato y a la altura del plano inferior. En Italia, las primeras escuadrillas de artillería fueron dotadas de *Caudron G. 3* (1) y de *Macchi parasol.*

Aeroplanos y baterías se entienden, como en tiempo de paz, con señales ópticas y cohetes de diverso género que lanzan los aparatos, y lienzos blancos que en tierra colocan los artilleros, con arreglo a un código de antemano convenido.

Pero tanto cohetes como señales luminosas se observan mal a gran distancia. Resulta, pues, indispensable recurrir a la radiotelegrafía. Los primeros emisores fueron montados sobre los aviones de artillería a fines de 1914, mas sólo a principios del año 15 empezaron a proporcionar un resultado práctico. La estación francesa Rouzet está de moda a la sazón, pero sus transmisiones son bien pronto molestadas por las más potentes de la Telefunken alemana. Aparecen, entonces, los transmisores S. F. R. 80 vatios, y, poco tiempo después, los Marconi.

Las señales de tierra siguen siendo leídas desde el aparato. Sin embargo, una vez dada la de «observar el tiro», el avión no necesita regresar hasta su base para comunicar el resultado de las descargas, sino que puede, desde el cielo del propio blanco, transmitir, por medio de ondas, lo que ha visto. Se ahorra, de esta manera, una serie de viajes muy peligrosos y reduce considerablemente el tiempo necesario para la corrección.

En 1917, los constructores alemanes proporcionan finalmente a la Aviación pequeños aparatos receptores y transmisores. Gracias a ellos, los aviones de artillería quedan finalmente en condiciones de no tener que interrumpir su trabajo para venir a observar los lienzos de las baterías.

* * *

---

(1) Con motor *Le Rhône*, 90 CV. y 1.250 revoluciones. Velocidad, 110 kilómetros; envergadura, 13'2; longitud, 7'1. Subida a 1.000 metros en 7 minutos, y a 4.000 en 55.

La inmediata consecuencia de los aviones de artillería es la inutilidad de las grandes desenfiladas. En cuanto aparece sobre el campo un aparato enemigo, la lluvia de proyectiles es inmediata. Infantes y artilleros se quejan de ello, en todas partes, amargamente. Impotentes ya, con sus propios elementos, para rechazar los aeroplanos de observación, a causa de la gran altura de vuelo que van adoptando estos últimos, reclaman de sus respectivos aeronautas una ayuda más eficaz.

Se hace indispensable, por consiguiente, montar ametralladoras sobre los aviones y decidirse, con ellas, a dar la batalla en plena altura.

En septiembre del año 1914 apareció, en Francia, sobre un biplano *Voisin*, la primera ametralladora aérea; pero la instalación era deficiente y su empleo todavía enrevesado.

Se empezó, como era lógico, buscando un montaje que permitiese apuntar en todas direcciones. Pero el problema sólo logró solucionarse para el hemisferio superior, con lo cual el atacante se veía obligado a colocarse a igual altura o debajo del adversario para batirlo. Aparecieron nuevas máquinas que disparaban a través de una ranura del fuselaje. Disponiendo de ellas se podía ya atacar en todas direcciones; pero, siendo recíproco el tiroteo, la acción se reducía a un intercambio de proyectiles en el que correspondía la peor parte, no pocas veces, al ofensor.

Para librar debidamente el combate, hacía falta disponer de un aparato que tuviese una velocidad superior a la del agredido y que dispusiera de una ametralladora capaz de tirar a través de la hélice; aparato que, a la sazón, se denominó *de caza*.

La ametralladora del aparato de caza forma cuerpo con el avión. Se apunta con todo el aeroplano, y se dispara apretando un botón colocado sobre el volante. Una excéntrica montada sobre el árbol motor asegura, por medio de un conjunto de palancas acodadas, el sincronismo entre los disparos y las revoluciones de la hélice.

Permite, este sistema, la realización del avión ultraligero,

monoplano y de un solo asiento. Y con semejante aparato van apareciendo, uno a uno, los movimientos acrobáticos, que más tarde van a generalizarse en todas partes.

Los aparatos alemanes son grandes y pesadotes; sus 40 metros cuadrados de superficie alada y sus motores de 150 caballos solamente, los colocan en inferioridad para la lucha aérea contra los *Nieuport* franceses, de 18 metros cuadrados y 90 CV. En Arras, la deficiencia se hace sentir tremendamente; pero, apenas transcurridas unas semanas, surge el monoplano *Fokker*, ultraligero, con 16 m. c. de sustentación y un motor *Oberussel-Gnôme* (1), de 100 CV. de potencia.

El *Fokker* 1915 da, en principio, muy buenos resultados; pero la fiebre de la velocidad ascensional, cada vez más necesaria para batir los nuevos *cazas* que se presentan, lo hace reemplazar por el biplano *Albatros*, con motor *Argos* y *Benz* de 110 CV. y nuevos *Fokker* y *Albatros*, provistos de motor *Mercedes* de 170 CV.

Daimler, en Alemania; *Hispano-Suiza*, en Francia; *Fiat* e *Isotta*, en Italia, permiten nuevos progresos y mayores habilidades. A la lucha entablada en los frentes de batalla, viene a sumarse la competencia entre casas constructoras; pero todo es poco, en cantidad y en calidad, para alcanzar la superioridad que cada uno desea.

El *Nieuport*, en otoño del 16, es reemplazado por el *Spad* (2).

Las casas Halberstadt y Albatros construyen biplanos de caza, provistos de dos ametralladoras paralelas, que trepan en media hora a 5,000 metros de altura.

El *DH*. 4 y el *Bristol fighter* de los ingleses, baten luego fácilmente a los *Albatros* (verano de 1917).

El *Fokker D. VII* alcanza, finalmente, una velocidad de 200 kms. por hora, y sube a 6,000 metros en diez y ocho minutos.

---

(1) Construído por la *Motorenfabrik Actien Gessellschaft*, de Francfort sobre el Mein.

(2) Motor *Hispano*, 180 CV., y dos ametralladoras *Vickers*.

Siempre y siempre más. Y con los *cazas* formidables, surge la pléyade ilustre de los pilotos que los manejaran: los Guynemer, Nungesser y Fonck, de Francia; los Boelke, von Immelmann y von Richtofen, de Alemania; los Dallas, de Gran Bretaña; los Baracca, de Italia; los Willy Coppens belgas, los Luftbery norteamericanos, y tantos otros ases cuyas glorias quedarán siempre presentes en la historia de la Aviación.

* * *

Citamos, último de todos, el aeroplano de bombardeo, porque al principio de la guerra su empleo fué aleatorio. La obsesión del *raid* se manifestó desde los primeros días de lucha. Se prefería, en efecto, soltar 50 kilogramos de bombas a 200 kilómetros de la base, que 300 sobre la propia retaguardia del Ejército. Pero no se disponía, para semejante misión, de un aparato que reuniese las condiciones necesarias para desempeñarla. El *Taube* de los alemanes, que inició sus correrías sobre París el día 30 de agosto de 1914, era empleado tanto para reconocimientos de pequeño radio como para los infinitos recorridos que realizó la aviación germánica sobre diferentes ciudades de Francia e Inglaterra; y, cuando, más tarde, la caza se inició, fueron los *Tauben* los primeros encargados de su ejecución.

El 23 de septiembre, dos aviones ingleses efectuaron un *raid* de 400 kilómetros, desde Ipres a Düsseldorf, para bombardear una estación de zeppelines.

Los franceses, durante ese mismo mes, y partiendo de Dunkerque, llegaron a Colonia y a Düsseldorf también.

El 25 de octubre, tres oficiales ingleses salieron de Belfort para batir la fábrica de zeppelines de Friedrichshafen, sobre el lago de Constanza, situada a más de 200 kilómetros del punto de partida, y donde se sabía que había sido iniciada la construcción de 25 aeronaves de grandes dimensiones.

Los franceses, el 4 de diciembre, bombardearon la estación de Friburgo-en-Brigsau, 80 kilómetros a retaguardia de la línea




de combate, y se dirigieron, pocos días después, contra las fábricas de pólvora de Rottweil.

Por último, el 25 de diciembre, siete hidroaviones ingleses, partiendo de los cruceros *Arethuse* y *Undaunted*, en las proximidades de la isla de Heligoland, lograron volar sobre Cuxhaven y lanzar algunas bombas sobre los buques de gran tonelaje allí anclados. Tan sólo tres aparatos regresaron a los cruceros; pero, a pesar de esto y del escaso resultado obtenido, se consideró el *raid* como un verdadero éxito a causa de las condiciones de su base y a causa también del gran número de elementos que los alemanes pusieron en juego contra el mismo.

Estas expediciones rendían poco, porque la capacidad de los aviones era insuficiente. La gasolina, cuando hay que ir lejos y regresar después, llega a pesar más que las bombas. Había que pensar, por consiguiente, en la construcción de aparatos especiales, capaces de transportar grandes cargas y provistos de amplios depósitos para el carburante.

Alemania, que disponía de un buen número de dirigibles, concedió más importancia a las especialidades restantes. Francia, absorbida por el interés de su Ejército, e Italia, limitada por los Alpes, siguieron su misma orientación; mas no por eso quedó menos confirmada la necesidad de adoptar un perfecto bombardero.

Pero la falta de aparato oportuno no restó interés a la cuestión orgánica. Ya a fines del año 1914 fué instalada cerca de Ostende la primera escuadra de *Palomas Mensajeras*; se trataba de los *Tauben* de bombardeo existentes a la sazón y que habían sido disfrazados con semejante denominación para evitar las indiscreciones de la población de Bélgica. En agosto de 1915 aparece la segunda escuadra de bombardeo: las *Palomas Mensajeras de Metz*, que tenía siempre más de 30 aparatos y permanecía normalmente acantonada en ferrocarril para poder ser más fácilmente transportada de un frente a otro. En la primera parte del año 1916, ambas escuadras fueron puestas a las órdenes directas del Alto Mando, recibiendo, al propio tiempo, la denominación oficial de «Escuadras de combate del G. C. G.»

(*Kampfgechwader O. H. L.*). Más tarde, siguió su número en aumento, llegando, en la época de los grandes bombardeos, a alcanzar la cifra total de siete escuadras.

Entre los diferentes aparatos que integraron, sucesivamente, estas escuadras, figuran: el biplano *L. V. G.* (1) y el *Aviatik* (2), provistos, ambos, de motor *Mercedes* de 170 CV.; el *D. F. W.* (3), con motor *Benz* de 227 CV. Pero los célebres *Gotha*, los *Friedrichshafen* y los *A. E. G.* (4), pertenecientes, todos ellos, a la serie *G*, sólo hicieron su aparición hacia el final de la guerra. Fué, por ello, sin duda, su rendimiento muy superior al de *Taubes* y *Zeppelines*. El 26 de mayo de 1917, hicieron su primera salida, en pleno día, hacia las costas de Inglaterra, bombardeando toda una serie de establecimientos militares. El 5 de junio se renuevan los ataques, y el día 13 son diecisiete los aparatos que vuelan sobre Londres, lanzando 4,000 kilogramos de bombas sobre su puerto y sobre sus docks. En la noche del 30 al 31 de enero de 1918 se presentaron sobre París; y, hasta el 16 de septiembre, volvieron treinta y seis veces más, descargando veinticinco toneladas de envolturas metálicas y explosivos, distribuídos en 699 bombas, de las que unas 300 originaron graves daños a la ciudad.

En Italia, el *Caproni* evoluciona desde un principio pausadamente. Obra de un ingeniero joven y entusiasta, adopta, a veces, formas extrañas. Llega a ser un triplano formidable, provisto de tres armaduras que una a otra se suceden. Torna, luego, a la normalidad, en calidad de biplano trimotor, y con D'Annunzio, el poeta paladín de la Aeronáutica italiana, toma parte en las empresas de Pola, de Cattaro y de Trieste (5).

---

(1) *Luft Verkehrs Gessellschaft*, 38 metros cuadrados de superficie; alas en V muy abierta; 450 kilómetros de radio de acción, y velocidad ascensional de 2.000 metros en 20 minutos.

(2) 41 metros cuadrados de superficie; planos parables y sin flecha.

(3) *Deutsche-Fluggzeng-Werke-Gessellschaft*, 42 metros cuadrados de superficie; alas rectas sin flecha.

(4) *Allgemeine Elektrizitats Gessellschaft.*

(5) El *Ca.* 33 fué el *Caproni* más utilizado durante la guerra.

* * *

Tantas misiones diferentes y la necesidad de rebasar constantemente la potencialidad adversaria, dan lugar a continuos aumentos de aeroplanos y de personal. A mediados del año 1915, tanto franceses como alemanes han duplicado ya sus efectivos. Nuevas fábricas han aparecido en todas partes para la construcción de los modelos especiales. Se forman a retaguardia importantes depósitos, y sobre los frentes las escuadrillas se refuerzan para compensar el formidable desgaste de motores y aparatos.

La necesidad de reclutar a mucha gente obliga, en todos lados, a admitir sargentos, cabos y soldados en las escuelas de pilotaje. Tan sólo el cargo de observador se reserva para el oficial; pero aun así se tropieza con dificultades de importancia. Alemania subsana un poco la deficiencia instruyendo para observadores a gran número de oficiales heridos que ya no pueden ocupar su antiguo puesto en las unidades terrestres.

Y, con todo esto, empieza a reinar la indispensable noción de disciplina. En tierra, las unidades se organizan; se agrupan sobre elementos superiores; los motores son periódicamente desmontados y revisados; la gente recibe una instrucción más ordenada, y la Aeronáutica, poco a poco, se militariza en todas partes. En el aire, la actuación personal pierde una parte de su importancia, y las unidades solamente operan con arreglo a instrucciones concretas del Alto Mando y a órdenes taxativas de los jefes más inmediatos. En una palabra, el rendimiento aumenta, a cada paso, intensamente.

El arma aérea se abre camino. Aparece en Alemania la agrupación titulada «Fuerzas Aéreas de Combate», de la cual forman parte tanto Aviación y Aerostación como Servicio me-

---

Tenía 3 motores fijos de 150 CV., y se hallaba dotado de dos ametralladoras. Su superficie de sustentación era igual a 100 metros cuadrados: su carga útil equivalía a 1.200 kilogramos, y su velocidad, a 130 kilómetros por hora.

teorológico y Defensa contra aeronaves de todo el frente. En cada Ejército (unidad de combate), es instituído el cargo de oficial superior de la Aviación (*Stabsoffizier der Flieger*), para servir de intermediario entre el frente y el interior en cuanto concierne al abastecimiento de personal y material; inspeccionar la exacta observancia de las órdenes del jefe de la aeronáutica referentes a instrucción del personal, y desempeñar el cargo de consejero del Mando de que dependa cada uno. La mayor parte de las veces, ejercen, estos jefes de Aviación, una gran influencia sobre las decisiones de los referidos Mandos; su personalidad se hace constantemente sentir, tanto en las cuestiones técnicas como en el empleo táctico de la nueva arma; pero las unidades, a pesar de todo ello, continúan subordinadas directamente al comandante del Ejército correspondiente.

Los demás países siguen el ejemplo de Alemania. Es más, algunos no se contentan con esta organización de la Aeronáutica del Ejército en arma independiente, sino que agrupan en una sola gran entidad las aeronáuticas militar y naval y la Defensa contra aeronaves del interior, dando lugar, con esta nueva constitución, no ya a un arma, sino a la Armada aérea, independiente en absoluto del Ejército y de la Marina. Es este, en efecto, el caso de Gran Bretaña al decretar, en 1917, la constitución de sus *Royal Air Forces*.

* * *

La batalla de Verdún, iniciada a principios de 1916 y llevada adelante durante casi toda la primavera, ofrece un interesante ejemplo de empleo colectivo de la Aviación.

Los preparativos para la ofensiva alemana empezaron hacia fines de 1915. El terreno contrario había sido cuidadosamente fotografiado; pero era necesario evitar que los reconocimientos enemigos llegaran a desenmascarar la preparación, y la Aviación germana recibió la orden de evitarlo a todo trance. Cada vez que el tiempo lo permitía, dos patrullas de dos aparatos se alzaban en vuelo con el fin de alejar a todo avión enemigo

que intentase rebasar el frente. El mal tiempo auxilió muchísimo a los alemanes; pero, a pesar de ello, su quinto Ejército hubo de pedir al Alto Mando un buen refuerzo de Aeronáutica.

Dos escuadras de combate le fueron enviadas, con las que pudo intensificar el servicio de los aparatos de reconocimiento. Y cuando, en marzo, se desencadenó el ataque, disponía ya, dicho Ejército, de cuatro escuadras de bombardeo, doce escuadrillas de reconocimiento y cerca de cuarenta aviones de caza, que, entre todos, consiguieron asegurar el secreto.

«La *barrera* ante todo» fué la orden para la aviación de Verdún. Elementos había para bombardear la ciudad y coadyuvar eficazmente a la preparación de artillería; pero, de haber empleado las diferentes escuadrillas en las misiones correspondientes a su especialidad, hubieran resultado todas ellas deficientemente desempeñadas. El período de preparación de ofensiva había puesto de manifiesto que todos los elementos disponibles eran apenas suficientes para mantener a raya la aviación enemiga y evitar sus incursiones en el propio cielo. Y como una vez iniciado el ataque seguían siendo, aquellas incursiones, tan perjudiciales como antes (aunque diferente el motivo de su daño), contentóse el Mando con la acción de bombardeo de su artillería, que tan formidablemente reforzada había sido, y ordenó que todas las escuadrillas siguieran dedicadas a rechazar del frente los aparatos de cualquier género que intentasen cruzarlo.

Se evitó, de esta manera, el bombardeo directo de las propias unidades y la corrección del tiro de las baterías enemigas.

Quedaba, en cierto modo, sin corregir el fuego de los cañones alemanes. Pero el detallado reconocimiento fotográfico llevado a cabo durante la antes citada preparación de ofensiva, colocaba a aquéllos en situación francamente superior a la artillería francesa. Tenían, además, los alemanes, la gran ventaja de la fijeza de los blancos enemigos: fuertes, en su mayoría, de la defensa de Verdún; al tiempo que sus propias baterías se hallaban en condiciones de cambiar de emplaza-

miento cada vez que el fuego se concentraba demasiado intensamente sobre los que ocupaban sus diferentes piezas.

Los aparatos de bombardeo y de reconocimiento integraban la barrera propiamente dicha. La zona de ataque fué dividida, a este efecto, en dos sectores diferentes; y a cada sector fueron asignadas dos escuadras de combate y seis escuadrillas de observadores. La mitad de la fuerza trabajaba los días pares, y la otra mitad los impares.

Para proteger los reconocimientos franceses, fué organizada frente a Verdún la primera escuadra de caza utilizada en el frente. A las órdenes del comandante De Rose, tenía la misión de atacar incesantemente a todos los aparatos enemigos. Podían, de esta manera, algunos franceses, observar lo que pasaba allende el frente; pero la eficacia de la barrera alemana les impedía de todo punto relatar a sus compañeros lo que hubieran visto.

Sólo ante la amenaza de la contraofensiva francesa, cambió un poco la táctica anterior. Apenas descubierta la afluencia de fuerzas procedentes de otros sectores, lanzaron los alemanes contra la retaguardia del frente francés el más intenso ataque aéreo colectivo de toda la guerra. Los bombardeos fueron dirigidos contra los grandes nudos de comunicaciones para tratar de taponarlos, contra los depósitos de municiones por si era posible hacerlos saltar, contra las aglomeraciones de tropas para obtener gran número de bajas, y contra los campos de aviones para evitar la contraacción. Mas los franceses, atentos siempre a cuanto ocurría, rechazaron un buen número de ataques y atenuaron con su defensa las consecuencias de los restantes. De resultas de ello, las bajas de pilotos y aparatos se contaron, por ambas partes, a centenares.

Fué incompleto, naturalmente, el resultado de tanto esfuerzo; pero, sin embargo, de interés suficiente para que represente Verdún, en la historia de la Aeronáutica militar, el primer ejemplo de empleo colectivo de un inmenso núcleo de fuerzas combatientes.

* * *

La batalla del Somme, contraofensiva estratégica de Verdún, se desencadenó, el 24 de junio de 1916, con una violencia extraordinaria. Ingleses y franceses habían acumulado, para ganarla, efectivos superiores a los previstos para ofensivas anteriores.

El segundo Ejército alemán, sobre cuyos 40 kilómetros de frente fué dirigido lo más duro de la ofensiva, sólo disponia, en cambio, de cinco escuadrillas de reconocimiento, tres de artillería, tres de combate y treinta aviones de caza, pues la mayor parte de sus unidades se hallaban todavía acumuladas en Verdún. Pero no tardaron en llegar los elementos de refuerzo, y en pocos días acudieron de todas partes hasta 30 escuadrillas más.

La táctica fué la de siempre; pero mayor la agresividad que en la batalla anterior. El famoso grupo de Brocard, de la aeronáutica francesa, obtuvo resultados brillantísimos; pero la acción aislada de sus diferentes ases fué siempre insuficiente para cambiar la faz de los acontecimientos. La vigilancia se lleva a cabo por escalones sucesivos; las escuadrillas vuelan paralelamente a diferentes alturas: las de caza, a 5,000 ó 6,000 metros, cubren los escalones inferiores de reconocimiento, de combate y de observación. Las unidades de reconocimiento intervienen con las de artillería en la corrección del tiro; pero, en el caos indescriptible de la batalla, tan difícil resulta coordinar las explosiones con las baterías de que proceden, como entenderse desde tierra con la radio aérea correspondiente. Se hace preciso organizar el tiro de otra manera; los fuegos de barrera desordenados son suprimidos; empiezan las grandes concentraciones sobre los blancos, y son corregidas, estas últimas, con arreglo a principios antes establecidos para las baterías aisladas.

* * *

Pero estas grandes batallas del año 1916 adolecen de un defecto: apenas en camino los Ejércitos, pierde el Mando todo contacto con su propia infantería. La preparación de artillería

se lleva a cabo perfectamente, y el auxilio de la aeronáutica es eficacísimo. La primera hora de marcha de los infantes sigue siendo una maravilla. Se guarecen, en efecto, las unidades de primera línea, contra la barrera de fuego establecida por la propia artillería. Cuando esta barrera avanza, también avanzan los infantes, pues frente a ella se sienten como resguardados del adversario. A cada instante, pues, para saber dónde se encuentran, basta observar la interminable línea de explosiones de las granadas de 75, que se extiende de un lado a otro de todo el sector de la ofensiva. El Mando, de esta manera, tiene en la mano todas sus fuerzas. Pero transcurrido el primer tiempo de la batalla, las resistencias, aquí y allá, son diferentes; el frente, de recto que antes era, pasa a ser sinuoso; y cuando la barrera de explosiones se interrumpe, por haber rebasado la infantería el alcance de los cañones de su ejército, llegan a tal grado las sinuosidades del frente, que resulta imposible, desde los puestos de mando, reconstituir la forma que adopta a cada instante.

Para solucionar este conflicto, se recurre otra vez a los aviones. El comandante de división que no sabe dónde está su infantería, se lo pregunta a sus aviadores, que, claro está, tampoco ven muy claro en el laberinto inextricable de la primera línea. Resulta indispensable, para ser vista desde el aire, que esta primera línea manifieste su presencia de algún modo. Son ensayadas, a este efecto, las señales fumígenas, las luminosas y aun simples lienzos de tela blanca, que son, en definitiva, los que mejor resultado dan.

Las divisiones, los batallones y hasta las simples escuadras de infantería, quedan provistos, en vista de ello, de sendos lienzos circulares, cuadrados, triangulares, etc., según lo previsto para cada jerarquía, y son abastecidos igualmente de otra serie de lienzos largos, rectangulares, todos iguales, que no sólo sirven para indicar la situación de los elementos más avanzados, sino para pedir que cese el tiro de artillería, que se intensifique, que se alargue o que se acorte.

Las señales son observadas por los nuevos aviones de infan-

tería que van a poder, a partir de 1917, orientar al Mando y auxiliar a los soldados que allá en los confines del terreno conquistado se sentían completamente solos.

Las primeras pruebas de enlace con la infantería se llevan a efecto en la batalla del Aisne (abril de 1917). Los aparatos franceses, para esta misión, vuelan sobre el campo a poquísima altura. Observan las señales que hacen, con sus lienzos, los batallones. Sitúan sobre un croquis lo que han visto; y ese croquis lo lanzan luego, en parte lastrado, al Mando superior correspondiente.

El sistema no tarda en generalizarse y en ser adoptado por los ejércitos restantes.

* * *

A fines de 1916, Italia, que siempre concede una gran importancia a sus aparatos de reconocimiento, adopta, para el Carso y el Isonzo, los *S. P. 2* y *S. P. 3* (*Savoia Pomilio*), provistos, ambos, de un motor *Fiat* A. *12*, de 260 CV. y 1,500 revoluciones (1), y, para la zona alpina, el *Caudron G. 4*, con dos motores *Rhône*, de 90 CV. y 1,250 revoluciones (2). Unos y otro se hallan provistos de dos ametralladoras, máquina fotográfica y estación radiotransmisora.

El *Salm* (3), con el mismo motor *Fiat* (A. 12) de los aparatos anteriores, aparece ya con 150 kilómetros de velocidad a baja cota (4). Se presentan, más tarde, en línea: el *Sia* (5),

---

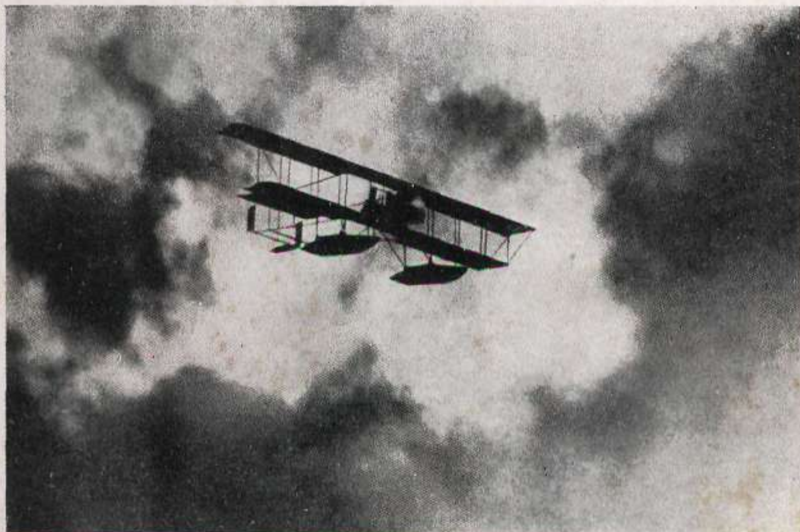
(1) Los datos del *S. P. 2* son los siguientes: envergadura, 16'74; longitud, 10'7; altura, 3'55; subida a 1.000 metros en 6 minutos, a 2.000 en 13, y a 3.000 en 26; velocidad máxima, 136 kilómetros. Los del *S. P. 3* son: envergadura, 17'4; longitud, 10'7; altura, 3'35; subida a 1.000 metros en 8 minutos, a 2.000 en 15, a 3.000 en 25, y a 4.000 en 42; velocidad máxima, 145 kilómetros.

(2) Datos del *G. 4*: envergadura, 16'83; longitud, 7'3; altura, 2'60; subida a 1.000 metros en 5 minutos, a 2.000 en 12, a 3.000 en 19, y a 4.000 en 32; velocidad máxima, 130 kilómetros.

(3) *Società Anonima Meccanica Lombarda di Monza.*

(4) Sus datos son: envergadura, 13'8; longitud, 8'5; altura, 2'95; subida a 1.000 metros en 6 minutos, a 2.000 en 13, a 3.000 en 22, y a 4.000 en 37.

(5) *Soc. Industriale Aviazione di Torino.*

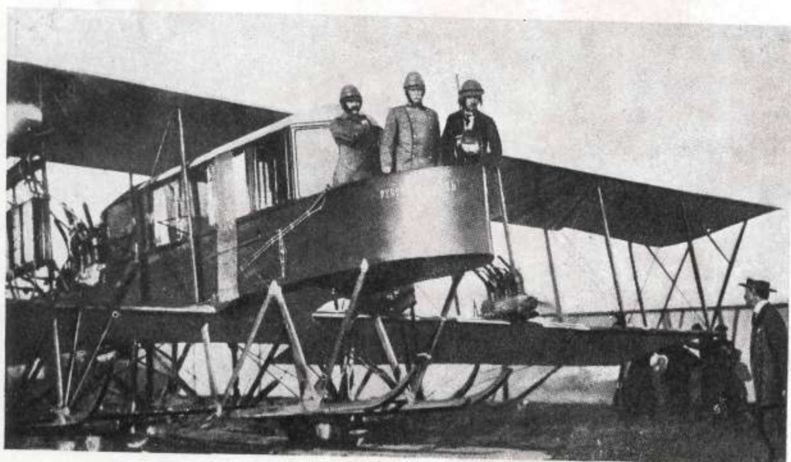


4. — Febrero 1915. **Camino de Zeebrugge: un hidroavión británico.**
(Foto. C. N.)

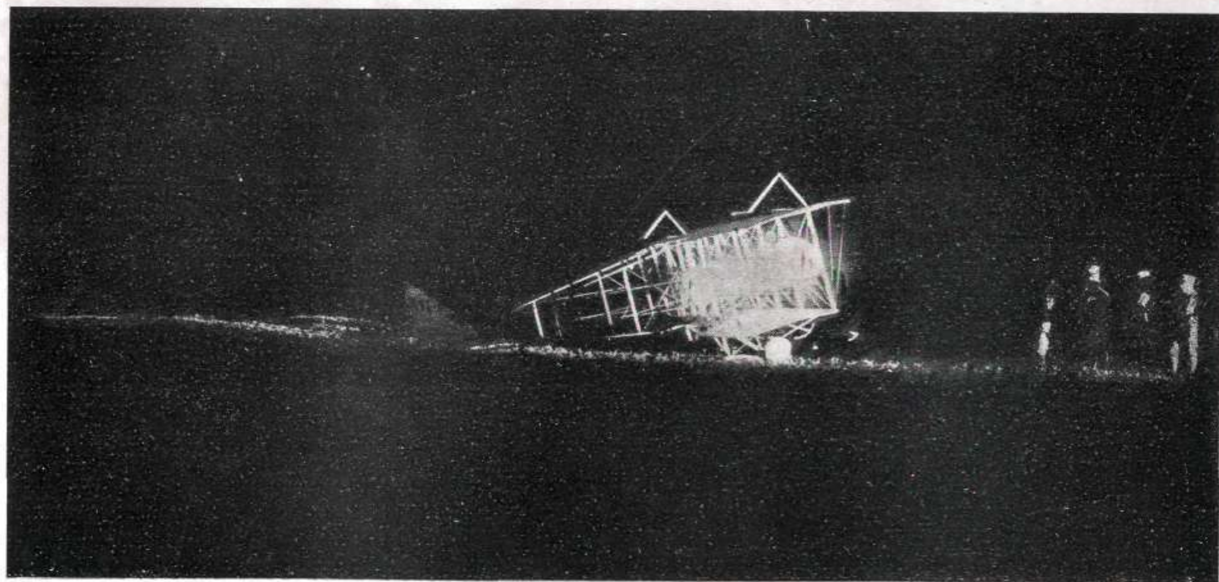


5. — El aparato Farman, de la primera época de la guerra.
(Foto. Aviación Italiana)

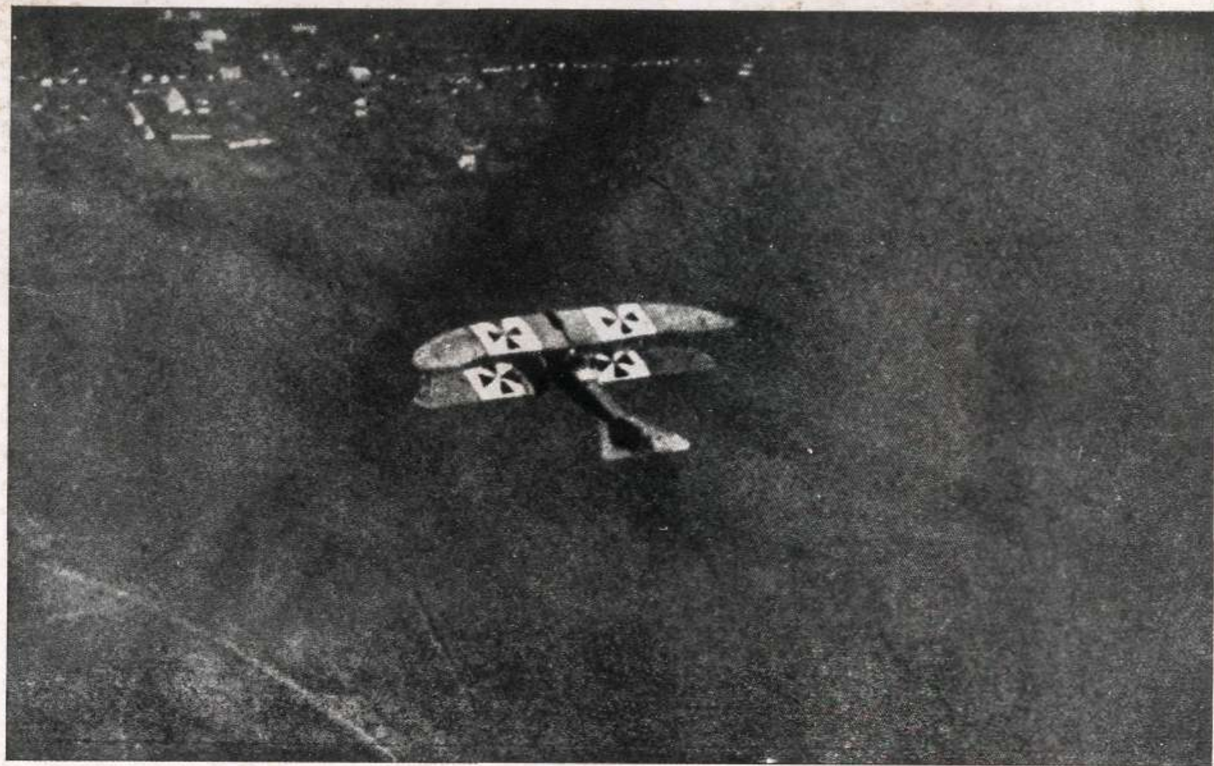
6. — Aparato Nieuport.
(Foto. Aviación Italiana)



7. — Abril 1915. El aeroplano Sikorsky, de la aeronáutica rusa, después de un bombardeo en Prusia Oriental.
(Foto. I. P. C.º)



8. — Octubre 1915. El primer Caproni que llegó a Francia.
(Foto. N. I.)



9. — Junio 1915. Biplano alemán en pleno vuelo, fotografiado desde un avión francés.
(*Foto. T. I. W.*)

con motor A. 12 *bis* (300 CV. y 1,600 revoluciones) y 183 kilómetros de velocidad, (1) y el *Pomilio*, con motor A. 12 y ciento ochenta y cuatro kilómetros a baja cota (2).

La organización de la Aeronáutica italiana mejora también notablemente. A principios de 1917, cada Ejército dispone de un grupo de reconocimiento y otro de observación del tiro. Afecto al Gran Cuartel General se halla un grupo grande de bombardeo. Los aparatos de caza son los únicos que continúan organizados en escuadrillas solamente, pero no dejan por eso de verse sometidos a la intensa evolución que en todos lados impone la táctica de conjunto.

La ofensiva del tercer Ejército contra la región del Carso, llevada a cabo en mayo de 1917, fué acompañada de la acción directa de casi todos los aparatos disponibles. El día 23 intervinieron cien aeroplanos, y el 24, hasta 130, con la misión de bombardear cuantos obstáculos se opusieran a la marcha de los infantes. En la batalla de la Bainsizza (19 de agosto) participan más de 220 aparatos; 231, el 20 de agosto; 245, el 21, y hasta el 16 de septiembre sigue constante y siempre intensa la intervención del arma aérea.

Para la conquista de Goritzia, fueron acumulados sobre el frente del Isonzo todos los elementos aéreos disponibles. Del primer Ejército, que guarnecía los Alpes, fueron rápidamente trasplantadas la mayor parte de las escuadrillas. La batalla empezó el 4 de agosto. «Fué un continuo sucederse de aparatos que, volando a baja altura, del Adriático al Sabotino, vigilaban ininterrumpidamente la acción, a fin de informar, por radiotelegrafía, a los diferentes mandos, sobre los efectos conseguidos por la propia artillería, dando cuenta de qué baterías se presentaban más activas y de las variaciones más esenciales del

---

(1) Envergadura, 13'07; longitud, 9'07; subida a 1.000 metros en 5 minutos, a 2.000 en 10, a 3.000 en 17, a 4.000 en 25, y a 5.000 en 45.

(2) Envergadura, 11'88; longitud, 8'94; altura, 3'35; subida a 1.000 metros en 5 m. 30 s., a 2.000 en 12 m. 30 s., a 3.000 en 22 minutos, y a 4.000 en 37.

3

frente enemigo» (1). El Sabotino y el Podgora cayeron, gracias, en parte, a la tenaz ayuda de las escuadrillas. Las antiguas posiciones de Oslavia, los puentes y pasarelas del Isonzo, y Goritzia, finalmente (9 de agosto), fueron igualmente conquistados con auxilio de la aviación, que, a cada instante, prestó su apoyo decisivo a las diferentes tropas que en tierra operaban.

* * *

Tuvo lugar, poco después, el desastre de Caporetto.

Para llevarlo a efecto, los alemanes enviaron un Ejército modelo — el décimocuarto — que, a las órdenes de von Below, auxilió con eficacia a los austriacos. Y disponía, semejante Ejército, de los elementos aeronáuticos siguientes: 6 escuadrillas de caza, 6 de reconocimiento, 1 sección aérea cinematográfica, 6 equipos de globos cautivos, 6 cañones automáticos de 37 para protegerlos contra la aviación enemiga, 6 autocañones ligeros antiaéreos, 8 piezas hipomóviles antiaéreas y los parques correspondientes.

El conjunto funcionó perfectamente y sirvió de fuente de enseñanzas para organizaciones futuras.

* * *

A su Aviación, únicamente, debieron los alemanes la posibilidad de prepararse contra la ofensiva del Aisne.

Concentraron, a este efecto, sobre el sector peligroso, la mayor parte de los elementos aéreos de que disponían, dejando zonas enormes vigiladas por un par de aparatos solamente. Algunos Ejércitos alemanes llegaron a utilizar hasta 70 campos de Aviación, y para el empleo de semejantes fuerzas, fué tendida una red telefónica de enorme amplitud dedicada exclusivamente a la Aviación.

Cuando empezó la batalla, la artillería alemana, gracias a

(1) Manlio Molfese: *L'Aviazione da ricognizione italiana durante la guerra europea.*

sus aviones de observación, había preparado perfectamente su tiro contra los blancos más probables. Había efectuado toda una serie de correcciones sobre las zonas o los puntos más importantes del campo de batalla. Y, de esta manera, el día del ataque, no quedaba al observador aéreo más misión que la de dar a conocer la situación de las concentraciones de baterías enemigas, los emplazamientos de las piezas de grueso calibre y las posiciones ocupadas por los grupos más avanzados.

Las escuadrillas de caza, tanto francesas como alemanas, fueron reunidas, para la batalla del Aisne, en agrupaciones de importancia. La táctica aérea era cada día más ofensiva. Las batallas de 1916 han demostrado la impotencia de la barrera defensiva. La decisión del adversario, la inmensidad de la atmósfera, la influencia del viento, las nubes y la dificultad de observar el aire desde el aire, son factores que disminuyen la eficacia de la defensiva. Lo único práctico es dirigirse resueltamente contra todo enemigo que se divisa. Y, como imbuídas de semejante espíritu, merece citarse el ejemplo de las escuadrillas de von Richthofen, que obtuvieron, entre el 23 de enero y el 22 de abril, cien victorias aéreas comprobadas.

La caza individual quedó bien pronto prohibida. Pierde el nombre, por consiguiente, su razón principal de ser. Caza, en efecto, implica un ofensor y un perseguido. Mas cuando ambos contendientes se presentan frente a frente, bien formados, instruídos y con intención de ofender; cuando la acción se desarrolla enérgicamente, con altos y bajos, constante tiroteo y diferentes cargas desde arriba, se hace preciso llamar combate a la nueva manera de proceder.

Sin embargo, siempre subsiste la palabra caza; acaso como un recuerdo de lo que fué la guerra aérea cuando empezó.

* * *

Y, entre tanto, los efectivos siguen siempre en aumento.

Los Estados Unidos del Norte de América entran en guerra con 55 aeroplanos solamente; pero su industria es lo bastante potente, no sólo para acrecentar rápidamente esa cifra,

sino también para proporcionar un gran número de ingenieros, especialistas y obreros de todas clases a los diferentes talleres de Francia e Inglaterra. Las Escuelas de Aviación europeas instruyeron en poco tiempo la primera promoción de pilotos norteamericanos.

Pero la intervención de dicho país en la guerra decide a Alemania a doblar su aviación de caza y llegar en conjunto a una producción mensual de 2,000 aeroplanos y 2,500 motores (1). Toma, para ello, las medidas necesarias, desmovilizando, en primer término, a más de 7,000 especialistas que se encuentran disgregados sobre el frente. Le es imposible, sin embargo, a pesar de esto, llegar a obtener la superioridad aérea. Inglaterra solamente, en los diez meses de guerra de 1918, produce, en efecto, 26,700 aparatos.

* * *

1918.

Llega, sin que nadie sospeche que ha de traer la paz.

Su primera embestida es, en efecto, formidable.

Los aviones de caza han desaparecido del cielo; han subido, para batirse, a más de 6,000 metros, y llegan, a esa altura, desde su campo, en poco más de un cuarto de hora. Parecen olvidarse de la tierra, y la tierra empieza ya a olvidarse de ellos, cuando, de pronto, como una avalancha infernal, con el ímpetu grandioso de lo sobrenatural, se acercan otra vez, dirigiéndose en masa contra unas pobres tropas que avanzan, como dispuestos a segarlas con sus alas. El ruido de los motores, el polvo que levantan las ametralladoras con sus balas y hasta el viento de la extraordinaria tromba, producen un instante de estupor. La gente, sorprendida, se amontona; se agazapa contra el suelo. Pero, más tarde, cuando el ruido se aleja y la calma renace, tan sólo se levantan unos cuantos. Los demás, quedaron para siempre en las cunetas.

---

(1) Alemania, en 1915, había producido 4.400 aviones; en 1916, 8.100; y en 1917, 19.400.

El nuevo método de guerra da origen a la aviación de batalla, que encuentra plena aplicación en las grandes ofensivas de 1918.

Tres Ejércitos alemanes, con un total de 50 a 60 divisiones de Infantería, van a hacer irrupción, de un momento a otro, sobre un sector de 70 kilómetros de anchura. Se prepara, para ellos, la más completa organización aérea de toda la guerra: para cada división de primera o segunda línea, una escuadrilla de observación; para cada una de las agrupaciones de Cuerpos de Ejército, una escuadrilla de reconocimiento; para dos de dichas agrupaciones, un grupo de caza de seis escuadrillas, y para cada Ejército, finalmente, dos secciones cinematográficas, una escuadrilla fotográfica, una de observación, una escuadra de 4 escuadrillas de caza, 16 escuadrillas de batalla, tres escuadras de bombardeo, una escuadrilla de aviones gigantes y un parque de Ejército con capacidad suficiente para doscientos aparatos y 1,000 hombres, más los depósitos de gasolina, aceite, bombas, ametralladoras y material fotográfico indispensables para actuar.

Las escuadrillas de batalla son agrupadas en escuadras de cuatro, y confiadas directamente a los Cuerpos de Ejército encargados de llevar a fondo la acción más importante. Las escuadrillas de caza son puestas, a veces, a disposición de los comandantes de Cuerpo de Ejército; pero la masa principal queda finalmente agrupada a las órdenes del jefe del Ejército.

Se trata, esta vez, de empeñar las unidades de caza sobre los puntos en que el Mando desee obtener los efectos terrestres más decisivos. Solamente así podrán funcionar debidamente las unidades de batalla y auxiliar, en la forma deseada, a la infantería de primera línea. Mas precisa, para asegurar aquella acción de las unidades de caza, mantener un estrecho enlace entre los comandantes de escuadra aérea y los estados mayores de tierra, a fin de que aquéllos se hallen en todos los instantes al corriente de la situación y puedan actuar con arreglo a las necesidades de los diferentes Mandos.

La gran ofensiva de 1918 ofrece, durante los dos primeros

días, un ejemplo de absoluta superioridad de la aviación alemana.

En la batalla de Kemmel (25 abril 1918), cuatro escuadras de combate, volando en densa formación, acompañaron con éxito a la infantería para la conquista del pueblo y del monte de dicho nombre. Ametrallaron a las unidades enemigas por detrás en el momento en que se retiraban, y redujeron al silencio los nidos de ametralladoras.

La acción aérea, durante la ofensiva de marzo de 1918, puede calificarse de grandiosa. Las divisiones alemanas avanzaban apoyadas por sus escuadrillas de batalla, que, a flor de tierra, barrían los obstáculos que molestaban. La sorpresa proporcionó no pocos éxitos. El nuevo método traía consigo la superioridad de las fuerzas aéreas. Pero, apenas transcurridos unos días, las aviaciones restantes, atentas a la nueva táctica, supieron hacer lo mismo y, otra vez, contrarrestar los grandes esfuerzos imperiales.

Un aviador británico que, a gran altura, observaba el avance del tercer día, refiere, como sigue, lo que vió: «25,000 alemanes avanzaban frente a nosotros. Me hallaba entonces a 3,000 metros de altura, cuando, en la dirección de Clauny, vi avanzar siete escuadrillas francesas de combate, con un total de 105 aparatos, que se destacaban claramente sobre el cielo. Marchaban maravillosamente y en perfecto orden, cuando, repentinamente, todos los aparatos se lanzaron hacia tierra, en abanico, para descargar una nube de bombas; después de lo cual tan sólo pude observar que centenares de hombres yacían sobre el suelo, y millares de enemigos se ocultaban en el humo para escapar a la hecatombe.»

La característica más esencial de estas últimas ofensivas del año 1918 es la intervención en la batalla terrestre de todos los elementos aéreos disponibles.

Vemos, en efecto, durante ellas:

Que las aeronáuticas de reconocimiento y observación son aumentadas en número, recurriendo para ello a escuadrillas de los sectores más tranquilos; las divisiones de primera línea

son dotadas por vez primera de aviación, en vez de serlo solamente los Cuerpos de Ejército;

Que las aeronáuticas de caza de todo el frente, normalmente distribuídas por escuadras entre los Ejércitos, son íntegramente concentradas sobre el sector de ataque;

Que aparece la nueva Aeronáutica de combate, en proporciones superiores a todas las anteriores, para batirse, a flor de tierra, con los batallones de Infantería, y

Que las unidades de bombardeo del Gran Cuartel General, siempre reservadas para misiones estratégicas, acuden a reforzar la acción de la artillería de más potencia.

En una palabra, la Aeronáutica aumenta sin cesar; pero su misión es semejante a la artillera; por sí sola no resuelve la batalla, pero integra un elemento indispensable para ayudar a la Infantería a ganar esa batalla tan necesaria para conquistar la victoria final.

Parece lógico pensar, por consiguiente, que de haber continuado la gran contienda, con Alemania en condiciones de abastecerse libremente, 1919 y 1920 hubieran aportado una acción más íntima todavía de las fuerzas aéreas y terrestres. La Aeronáutica Independiente, que los ingleses crean durante la guerra, tiene por objetivo unificar los servicios de las aviaciones de mar y tierra; pero, aparte unos cuantos bombardeos estratégicos sin carácter decisivo alguno, tiende su esfuerzo más principal hacia la formación de unidades, bien instruídas y perfectamente equipadas, que poder poner, en número siempre creciente, a disposición de los Ejércitos y de las Escuadras. Y, sin embargo, cuando la guerra termina, las aeronáuticas del mundo entero se independizan cada vez más. Una especie de compañerismo internacional les induce a defender el nuevo principio de la resolución de todo conflicto por vía aérea. La guerra de gases, esencialmente dirigida contra las poblaciones pacíficas del interior, será — según ellas — tan violenta y tan cruel, que la desmoralización de los pueblos traerá la paz. Se olvidan, naturalmente, los defensores de semejante idea que las grandes desmoralizaciones traen primero revolu-

ciones, y que si el pueblo es capaz de reaccionar, como lo son la mayoría de los modernos, a su Ejército y a su Marina recurrirán para liquidar la contienda.

Pero, entonces, ni las fuerzas de tierra ni las marítimas se hallarán en condiciones de actuar. Desgastadas sus aeronáuticas durante el período de movilización, se hallarán, terminadas las suyas respectivas, sin ojos para observar o sin pestañas que protejan a esos ojos contra el polvo. Los tendrán que cerrar, y que andar a tientas como por entre espinos.

El fenómeno no es nuevo. Todos los grandes políticos han tenido en su vida un período durante el cual han querido unificar. Pero la Marina y el Ejército, como leones, han defendido su independencia.

Hoy viene la Aeronáutica a unirse a ellos; y contra este formidable trío será aún más difícil imponer el Estado Mayor único y un Ministerio de la Defensa Nacional.

PRIMERA PARTE

Los grandes bombardeos

CAPITULO PRIMERO

PARÍS, AL EMPEZAR LA GUERRA

El domingo 30 de agosto de 1914, poco después de mediodía, la gente que a todas horas abunda en los bulevares de París oyó una explosión lejana; luego, una segunda, y más tarde otras tres, que a intervalos desiguales se sucedieron, sin que fuera posible precisar ni la distancia a que habían ocurrido ni la naturaleza de los artefactos que las habían ocasionado. Pero hacia las 3, cuando los últimos comentaristas de la guerra se retiraban de los cafés, empezaron a circular las primeras noticias de lo acaecido: un aeroplano alemán había volado sobre la capital y arrojado unas cuantas bombas. La primera había caído en la calle de Marais, en cuya casa número 68 existe hoy una placa conmemorativa del incidente, y las demás en los alrededores de la estación del Este.

Millares de desocupados afluyeron a los lugares del suceso. Ante el escaparate destrozado de una panadería, se estacionaron los curiosos largo tiempo. Las casas de las víctimas (dos muertos y tres heridos) se vieron igualmente concurridas. Algunos grupos, finalmente, comentaban con cierta zozobra el lanzamiento de un mensaje en el que, al parecer, se leía: «El Ejército alemán está a las puertas de París; tenéis que rendiros. Teniente V. HIDELIN.»

Recogidos los cascos de las bombas, pudo comprobarse que se trataba de cinco proyectiles piriformes, de tres kilogramos de

peso. Sólo la naturaleza del explosivo fué imposible de determinar, por el momento.

Al día siguiente (31 de agosto) fueron arrojadas sobre París un par de bombas más, sin ocasionar baja alguna. Pero el tercero y cuarto días (1 y 2 de septiembre) los diez proyectiles lanzados causaron cuatro muertos e hirieron a dieciocho personas más.

Esto produjo un momento de estupor.

En esos días, los Ejércitos alemanes avanzaban rápidamente sobre la capital de Francia. Bélgica había sido invadida, y aunque, a fin de contrarrestar el primer esfuerzo de los franceses contra Lorena, el número de cuerpos de Ejército del ala externa de la línea teutona había sido considerablemente reducido, siempre quedaban, sobre la derecha enemiga, unidades suficientes para asegurar una grande amenaza.

Von Schliffen, allá en los tiempos en que preparara sus primeros planes de invasión de Francia, había pensado en dar, con su inmenso Ejército, un a modo de martillazo contra París. El mango, extendido entre Bélgica y la frontera suiza, había de tener la densidad estrictamente indispensable para la rotación; pero el grueso de las fuerzas, formando un mazo de peso suficiente, había de concentrarse sobre la tierra invadida de flamencos y valones; tomar en ella velocidad suficiente, y dirigirse contra el corazón de Francia con el impulso necesario para que nada la detuviese en su vertiginosa carrera.

Los planes de los jefes de Estado Mayor sucesivos se basaron siempre en estas ideas; pero el temor a la resistencia belga o a las críticas con que propios o extraños pudieran expresarse, dió lugar a que la maza fuera perdiendo poco a poco densidad y a que un considerable número de cuerpos fueran enrocando, hacia el Sur, a lo largo del interminable frente. La guerra estalló a tiempo para que el martillo conservara aún una parte de su primitiva potencia. El Ejército de Von Klück no tenía ya la energía que Von Schliffen soñara en darle; pero el éxito de Lieja, la victoria de Charleroi y la impetuosidad del jefe, que a toda costa quería asegurar el envolvimiento de París, fueron

factores suficientes para que unos y otros esperaran o temieran los resultados previstos en el plan germánico.

A 100 kilómetros solamente de la capital francesa se hallaban las fuerzas alemanas cuando aquellas primeras bombas, lanzados por unos *Tauben,* cayeron sobre París. Era, ésta, cabecera de un Ejército, y este Ejército, con sus víveres, sus municiones y su material, se hallaba dentro de un recinto fortificado. París era, por consiguiente, plaza de guerra. Y en los acuerdos, antes tomados, se admitía, como nuevo sistema de ataque, el bombardeo con aviones o dirigibles de las ciudades que se encontraran en aquellas condiciones.

Era, pues, indispensable, resignarse. Es más, había que reaccionar contra el estupor de los primeros días, para poder contrarrestar la amenaza terrestre.

Cinco días pasaron sin más visitas. Y coincidieron, estos días, con la intensa preparación para la batalla del Ourcq, que había, a su vez, de facilitar la del Marne. Durante ellos, los momentos de ansiedad y de esperanza venían casi a confundirse. Las proclamas de Gallieni electrizaban a las masas, e imperó, gracias a ellas, la serenidad. De tal suerte que, cuando el 8 de septiembre volvieron a cernerse sobre París, no uno, sino hasta cinco *Tauben* cargados de proyectiles, la gente los recibió impasible, y, gozando del espectáculo, los contempló con sus gemelos o cristales ennegrecidos.

Los aparatos enemigos se pasearon sobre París con la misma tranquilidad que por encima de sus propias líneas. Una vez rebasado el frente, nada podía molestarles; no quedaba más peligro que el de un aterrizaje forzado por una de las infinitas *pannes* tan corrientes a la sazón (1). Pero apenas iniciadas las incursiones, fueron tomadas las primeras medidas de seguridad. Destacamentos de la Guardia republicana fueron ins-

---

(1) Sólo había, en Francia, al empezar la guerra, dos cañones automóviles y 10 plataformas *Bourges,* dispuestos, unos y otras, para el tiro contra aeronaves. Las ametralladoras no tenían tampoco montajes verticales.

talados en la Torre Eiffel, en las alturas de Montmartre y en otros lugares culminantes (1). Un servicio especial fué establecido en cada fuerte. Y unas cuantas ametralladoras fueron montadas sobre afustes de ocasión que les permitían disparar con todos los ángulos de elevación.

Esta defensa embrionaria contra los ataques aéreos dió lugar a la primera baja. El día 8 de septiembre, uno de los aparatos antes citados volaba a 1,500 metros escasamente del fuerte de Chelles cuando una descarga de Infantería originó en su depósito diversas perforaciones, obligándole a aterrizar en las proximidades de Bron. El avión cayó al lado de una línea de trincheras que se estaba construyendo para la defensa de París y en la cual trabajaban una porción de obreros no movilizados. «El piloto, en vez de esquivarse, descargó su máuser contra los franceses. Diez proyectiles, según diferentes declaraciones, hirieron ligeramente a diversos trabajadores antes de que éstos se rehicieran de su sorpresa. Los obreros, entonces, vengaron a sus compañeros heridos matando, a golpes de pala y de pico, al autor de la agresión» (2).

El 27 de septiembre fueron lanzadas sobre París las primeras bombas incendiarias. Contenían pequeños prismas fabricados con nitrato de potasa, polvos de aluminio, sulfuro de antimonio, azufre y carbón, que se incendiaban con auxilio de la pólvora negra colocada en la parte inferior de cada bomba y ardían durante dos o tres minutos desprendiendo una enorme cantidad de calorías.

Pero, además de semejantes artefactos, los *Tauben*, en sus vuelos sobre París, emplearon una serie de proyectiles ya estudiados y preparados cuando las hostilidades se rompieron: una bomba esférica explosiva de 4'5 kilogramos; la ya mencionada piriforme de 3 kilogramos de peso, repleta de balines más bien ligeros, y una tercera, explosiva igualmente, pero de paredes

(1) *Poincaré*, en sus Memorias, recuerda que el día 2 de septiembre la guardia del palacio presidencial subió a las terrazas del Elyseo para hacer fuego contra un avión que volaba sobre París.

(2) Poirier: *Les bombardements de Paris* (París, 1930).

más gruesas y de 20 a 30 kilogramos de peso. La teoría, para unas y otras, era muy parecida a la de los proyectiles de la artillería terrestre. Una espoleta provista de percutor y cápsula fulminante, de tal manera dispuestos que el choque de la bomba contra tierra originaba el incendio de la cápsula, que fácilmente se transmitía a todo el resto de la carga. Esta, al estallar, daba lugar a la rotura en infinitos fragmentos de las paredes de la envoltura y a su proyección con grande energía a distancias que variaban según la composición de dicha carga, su peso, la naturaleza del proyectil y su espesor. Era indispensable, sin embargo, que semejante explosión tan sólo pudiese producirse al llegar al suelo. Y a este efecto, la espoleta se hallaba provista, en aquel entonces, de una superficie rugosa que, al soltar la bomba, originaba la chispa de un segundo fulminante y, con ella, el incendio de un cordón de pólvora oportunamente dispuesto. La presión desarrollada actuaba sobre un resorte que bloqueaba el percutor; pero una vez quemada toda la pólvora, el resorte se distendía y dejaba libre al percutor, que sólo entonces quedaba en condiciones de funcionar al llegar a tierra.

Las bombas *shrapnell*, o sea las provistas de balines o metralla, lanzaban igualmente en diferentes direcciones el contenido de su envuelta; pero siendo difícil hacerlas funcionar a la altura conveniente, por ser ésta única e independiente de la altura de vuelo del aparato, fueron, estas bombas, bien pronto reemplazadas por otros proyectiles de carácter esencialmente explosivo.

El 21 de septiembre y el 8 de octubre otros dos bombardeos tuvieron lugar, pero sin consecuencias desagradables para la población. El 11 (noveno bombardeo) hubo cinco muertos y veintitrés heridos; Nuestra Señora de París y el Hôtel-Dieu estuvieron, ese día, extraordinariamente expuestos. Numerosos proyectiles cayeron en sus alrededores; pero los bomberos pudieron paralizar a tiempo los incendios originados.

El 12 de octubre, finalmente, cierra el ciclo de los bombar-

deos de 1914. Cincuenta proyectiles, en total, causan la muerte de once personas y diferentes heridas a cincuenta. El efecto moral conseguido es relativamente pequeño; pero aparece manifiestamente la necesidad de prepararse contra mayores peligros. Surgiendo, a este efecto, la famosa *D. C. A.* (1) que tan intenso desarrollo había de adquirir durante la guerra y tanta importancia había de tomar en nuestros días.

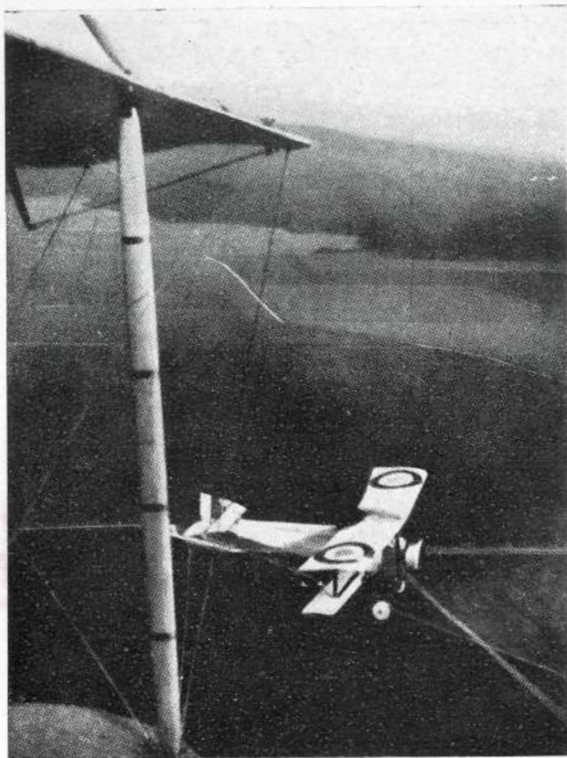
París, con sus primeras víctimas, marcó la pauta para el futuro. Plantó los jalones para la participación del elemento civil en la guerra moderna, y con inmenso patriotismo se resignó a las catástrofes que pudieran sobrevenir.

(1) Defensa contra Aeronáutica.

10. — Mayo 1916. Biplano, con dos motores, de los aliados, provisto de ametralladora central. *(Foto. N. I.)*



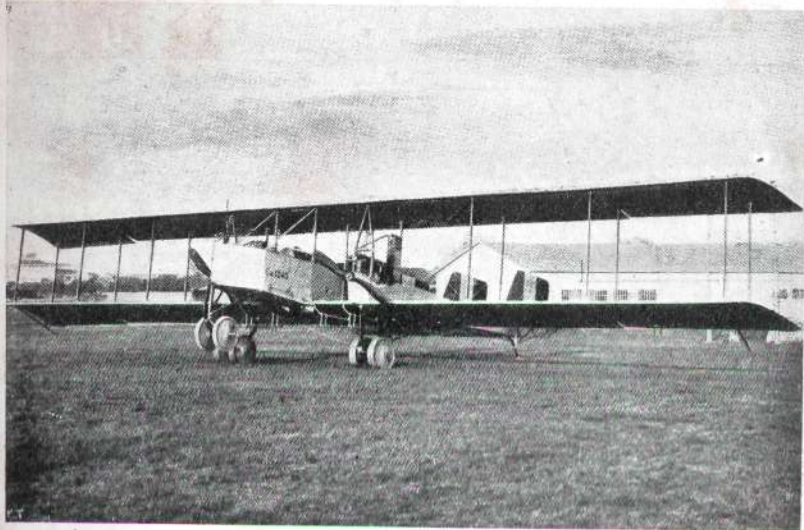
11. — Enero 1918. Los aeroplanos británicos, preparándose para el bombardeo de Friedriechshafen. *(Foto. T. I. W.)*



12. — Agosto 1916. Nieuport, en pleno vuelo, sobre territorio enemigo.
(Foto. C. N.)



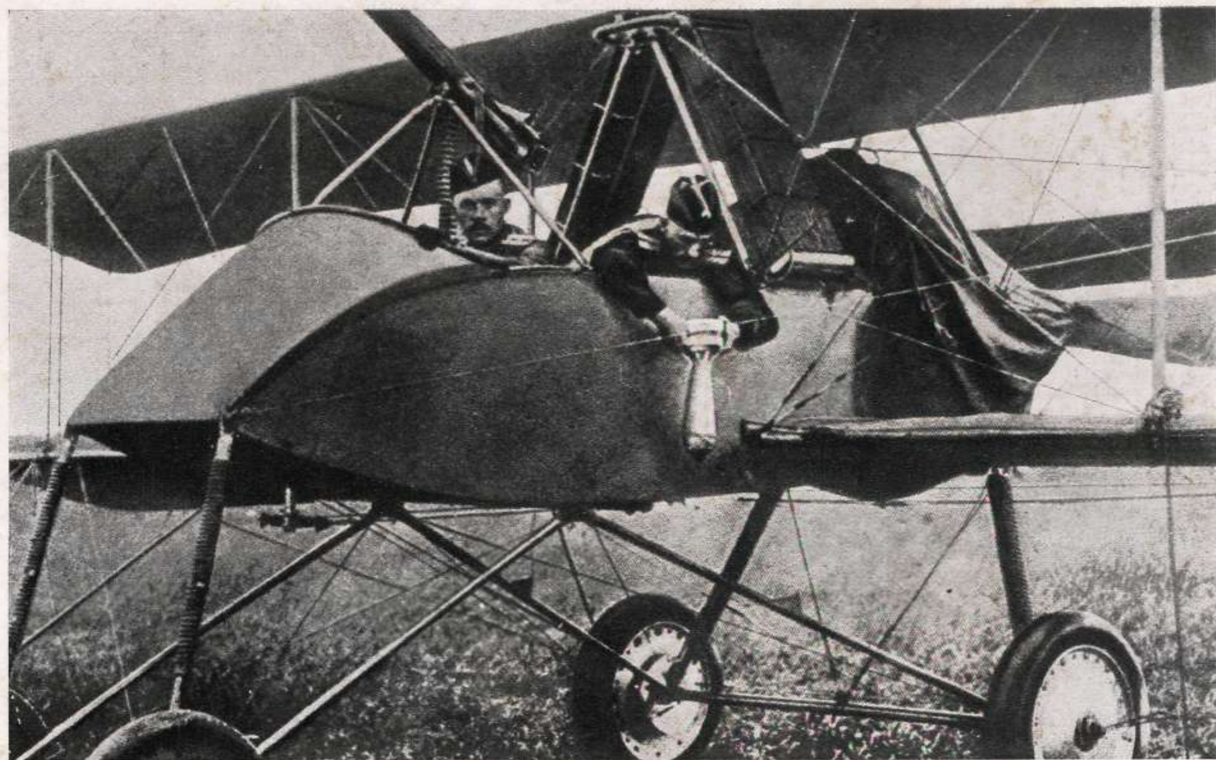
13. — Las explosiones de las granadas de metralla jalonan la marcha de un taube aleman.
(Dibujo de A. Forestier)



14. — Un Caudron dispuesto para volar.
(Foto. Aeronáutica Italiana)



15. — Un Caproni de bombardeo
(Foto. Aeronáutica Italiana)



16. — Marzo 1916. Aviadores rusos de la primera época de guerra, revisando, antes de salir, su instalación de bombas.
(*Foto. T. I. W.*)

CAPITULO II

EL «L. 11»

Una cabeza rapada, una frente descomunal y dos cicatrices enormes sobre su mejilla derecha. Con estas señas, en Nordholz, donde la presente historia empieza, sería difícil reconocer, entre tantos estudiantes de su edad, a Otto Hanz, hijo de Ludwig y soñador empedernido; pero a nosotros, gentes de Iberia, que ni estilamos las cicatrices ni acostumbramos a rapar nuestras cabezas, nos será sencillo diferenciarlo de los demás, sobre todo si es el único con quien trabamos conocimiento.

Pues bien, Otto Hanz, en la mañana de autos, está apoyado contra un enorme batiente del cobertizo de los dirigibles. Es su sitio favorito. Allí se instala cada vez que sabe que va a haber salida. Y no hay quien lo mueva durante toda la maniobra.

Con las manos en los bolsillos del pantalón, horas enteras se pasa absorto contemplando el monstruo que avanza como una oruga hacia el lugar de la suelta, se destaca de la tierra que antes lo sujetaba, y, finalmente, se pierde, allá a lo lejos, en la dirección del enemigo.

Todo el mundo conoce a nuestro amigo Hanz — pues tiempo suficiente llevamos de contacto con él, para llamarle amigo, a este mozalbete — y no sólo lo conocen, sino que le quieren, tanto la gente encopetada que tiene a su cargo hangares y dirigibles, como la tropa, los mecánicos, los motoristas

y hasta los escribientes del pequeño mundo que se ocupa de la imponente pareja de zeppelines.

Ha charlado con todos ellos muchas veces. Les ha oído referir *las primeras expediciones. Ha seguido las* ansias de las salidas sin regreso. Y ha visto reemplazar a los perdidos con otros monstruos más grandes todavía que aquellos últimos.

Hanz, vive la vida del aeródromo; siente como sienten los «dirigibilistas», y no tiene otra ilusión que la de ser admitido a formar parte de aquella extraña colectividad. Por supuesto que, para él, la guerra ha de ganarse tan sólo con dirigibles, y precisamente con dirigibles de la Marina, con zeppelines de la serie *L.* y *Schutte Lanz*; que los del Ejército están muy lejos y son harina de otro costal. Cuando cumpla un año más, lo alistarán en calidad de voluntario, y podrá, acaso, tomar parte en la gran expedición que a Inglaterra dejará sin capital.

Conoce la historia de los dirigibles como el primero. Recuerda la noche del 19 de enero (1915) en que tuvo lugar el famoso ataque contra la costa oriental de Inglaterra, y que todo el mundo consideraba, en Alemania, como el preludio de un intenso bombardeo de la ciudad de Londres. Los zeppelines, en número de tres, habían sido previamente concentrados en Heligoland, donde a la sazón surgían constantemente nuevos hangares. Por la tarde se elevaron, y hacia las ocho y media de la noche dejaron caer sobre Yarmouth su enorme dotación de bombas cónicas, que apenas pesaban, cada una, dos kilogramos y medio. Se trataba de los primeros *L*, el 3, el 4 y el 5 de la serie, de 22,470 metros cúbicos de capacidad, o sea el doble, exactamente, de la que tenían los primeros dirigibles de Fernando Zeppelin (1).

Se acuerda, igualmente, de haber oído que una de las aeronaves, desde Yarmouth, se había dirigido al palacio real de

---

(1) *Los primeros dirigibles fueron construídos en Manzel,* sobre el lago de Constanza, durante los años 1900 a 1905. Los talleres de Friedrichshafen, de los cuales empezó a salir la serie *L*, fueron organizados en 1909 mediante suscripción nacional abierta a consecuencia de la ruina del Conde de Zeppelin.

Sandringham, que bombardeó tan sólo unas horas después de abandonado por sus augustos moradores.

Sabe que el 17 de febrero, una terrible tempestad sorprendió a esos tres dirigibles, a gran distancia de sus respectivas bases; y ha oído contar la historia del L. 3, destruído por su tripulación en la isla de Faroe para que no cayese en poder de los neutrales; las andanzas del *L. 4*, al perderse en la costa occidental de Dinamarca, y el misterio en que quedó envuelto el *L. 5*, del que nadie consiguió saber la suerte que había corrido.

Y en su cabeza pululan las aventuras más fantásticas. Del *L. 6*, incendiado en su hangar; del *L. 7*, que tomó tierra en Hornz Riff, y del *L. 8*, destruído por los ingleses, ha oído infinidad de cuentos, y de cada uno ha compuesto una odisea completísima.

Pero dejemos a Otto Hanz abstraído en sus meditaciones, y vamos a ver lo que pasa en otras esferas más importantes.

* * *

«El 5 de marzo, a primera hora, el *L. 11*, el *L. 13* y el *L. 14* bombardearán la costa septentrional de Inglaterra» (1).

Ni una sola palabra más decía la orden que el capitán de corbeta Víctor Schutze, el más antiguo de los comandantes de dirigible, leyó a sus oficiales al entrar en el comedor. El Estado Mayor General empleaba para todas sus órdenes el mismo estilo conciso y lacónico. Se contentaba siempre con instrucciones generales; fijaba el día del bombardeo; daba una zona de acción aproximada; pero dejaba libre al comandante de la escuadra aérea para determinar los pormenores de la ejecución, en los que tanto la situación moral como las condiciones atmosféricas podían influir a última hora.

Es más, en esos primeros *raids* de dirigibles, el mismo comandante de la escuadra se limitaba generalmente a hacer algunas aclaraciones de escasa enjundia. Las unidades partían a la hora prefijada; consigo llevaban el carburante necesario para

(1) La presente historia tiene lugar en 1916.

alcanzar en condiciones normales los objetivos elegidos; pero el viento desfavorable, las tormentas del mar del Norte o el deficiente régimen de los motores podían dar lugar a variaciones de ruta o a la elección de nuevos objetivos, por todo lo cual se dejaba en libertad de acción a los comandantes de las diferentes aeronaves.

Los reglamentos, en efecto, son para la masa; para la oficialidad, cuando las unidades que mandan integran a su vez una gran masa. Pero en los casos especiales, o cuando se trata de un elemento que no todo el mundo es capaz de dirigir, precisa reconocer la superioridad técnica del comandante, y contentarse con ordenarle lo que se está en condiciones de ordenar.

En este caso particular, el comandante Schutze, a pesar de su gran prestigio y notoria competencia en la materia, se contentó con agregar a la orden citada que se aparejaría el día 4 a mediodía, para atacar, a ser posible, el arsenal de Rosyth.

Era costumbre, durante las comidas, no hablar nunca de asuntos del servicio. Schutze había impuesto esta costumbre, por considerarla ventajosa para el servicio mismo. A cada cosa, llegado el momento, era preciso, según él, aplicar los cinco sentidos, y consideraba preferible, por esta razón, suprimir discusiones en las que se hablara a la ligera de cuestiones de importancia.

Los oficiales, dispuestos siempre a secundar al jefe, que admiraban, habían fijado un marco de multa contra la palabra «dirigible». Con el fondo resultante se compraba, de cuando en cuando, un objeto para el *mess*, que, improvisado en tiempo de guerra, se hallaba pobremente adornado.

Pero, esta vez, como apenas quedaba tiempo para preparar la salida, la sobremesa se interrumpió, y el comedor de oficiales quedó convertido rápidamente en sala de estudio. De una de las paredes de la habitación, pendía un enorme mapa del mar del Norte y de las costas de Inglaterra. A él se acercaron los seis oficiales presentes, y el comandante tomó la palabra para explicar su proyecto.

Era la primera vez que se había de ir tan lejos. Pero los 31,900 metros cúbicos de capacidad de la nueva serie de dirigibles, de la que formaban parte tanto el *L. 11* como el *13* y el *14*, permitían cargar a bordo hasta 15,000 kilogramos de carburante, lastre y explosivos (1).

Rosyth estaba a 430 millas de distancia de Nordholz. Ida y vuelta representaban, por consiguiente, un total de 860 millas. Ahora bien, cada uno de los cuatro motores *Maybach* del dirigible, de 240 CV. de potencia, consumían, por término medio, 80 litros-hora de gasolina. Y siendo la velocidad horaria normal del dirigible, igual a 50 millas, exigía la expedición a Rosyth una provisión mínima de 5,500 litros de esencia.

Pero el dirigible, una vez en el aire, forma parte de las corrientes horizontales que se producen. El viento no le ofrece resistencia; con él camina, y cualquiera que sea su velocidad con respecto a la tierra, siempre será nula para el dirigible que, libre de toda traba, se encuentra flotando en él.

Los motores tan sólo proporcionan, por consiguiente, velocidad relativa con respecto al viento. Con viento de proa de 15 millas por hora, el dirigible, que normalmente ande 40, verá reducida a 25 su velocidad. Con semejante viento, de popa, serán 55 las millas que recorrerá durante cada hora el aparato.

Lo más probable, a la ida como a la vuelta, es que los vientos se compensen; compensándose igualmente los consumos en cada viaje. Pero el viento Norte durante la noche, en el mar del Norte, es a veces persistente. Su velocidad puede llegar a anular completamente la del dirigible, dando lugar a un intenso gasto de lubricante y gasolina para el solo propósito de

---

(1) La serie *L. 11* había sido inaugurada con las excursiones contra la ciudad de Londres que tuvieron lugar en los días 9, 12 y 18 de agosto y 8, 13 y 15 de septiembre de 1915, tomando part. en ellas los dirigibles *L.* 10, *L.* 11, *L.* 12, *L.* 13 y *L.* 14. El *L.* 12, falto de hidrógeno, hubo, el 9 de agosto, de posarse sobre el mar; fué remolcado hacia Ostende en malas condiciones, y, una vez en el puerto, intensamente bombardeado por los aliados. El *L.* 12, alcanzado más tarde por una gran tormenta, cayó envuelto en llamas en pleno mar.

mantener el aparato flotando sobre los blancos. Convenía, pues, multiplicar por un coeficiente igual a 1'5, lo que equivalía a llevar consigo una provisión de un medio más; es decir 8,300 litros de gasolina en vez de 5,500; o, lo que es lo mismo, teniendo en cuenta el lubricante, unos 6,000 kilogramos de carga.

Por otra parte, el lastre indispensable para poder subir a 3,000 metros, *plafond* práctico de la serie 31,900, y luego aterrizar debidamente, ascendía a unos 5,000 kilogramos (1). El personal pesaba otros 1,000. Y el material diverso indispensable llegaba finalmente a 1,500. Quedaba, pues, libre para municiones, hasta 1,500 kilogramos más.

A continuación, el comandante de los dirigibles habló del tiempo. Las noticias eran buenas. La depresión de los días anteriores se internaba rápidamente hacia Escocia. Por eso se llevaba a cabo inmediatamente la expedición. Pero la realidad no siempre responde a las previsiones. La Meteorología reconstituye, con auxilio de la radio, las curvas isobáricas de cada día; de su conjunto se deduce el tiempo probable, pero nunca el seguro. Además, la radio, entonces, era inexistente. Había que fiarse de recortes de prensa, telegramas cifrados de ciertos espías, y otras noticias de parecida procedencia.

Personal, tan sólo iría el indispensable: un segundo comandante, el radiotelegrafista, los encargados de los timones de profundidad y dirección, un jefe de motoristas, y tres motoristas para cada dos motores, a fin de proporcionar relevos durante una hora de cada tres. A cada uno se distribuiría, a la mañana siguiente, los elementos indispensables para la travesía. El servicio de tierra estaba muy bien montado, y atendería a cada cual perfectamente. No había que ocuparse de nada.

Y, después de todo esto, al comandante le restaba únicamente recordar a cada uno que de su celo dependía el buen éxito de la expedición. En todos confiaba, y en él podían todos igualmente confiar.

---

(1) El peso del lastre debe superar francamente el 5 por 100 de la fuerza bruta ascensional, qué en estos aparatos era de unos 42.000 kilogramos.

Tornaron a sus puestos de la mesa, y, más firmes que reclutas, levantaron sus copas a la salud del Emperador. El comandante pronunció las palabras de reglamento. Pero entre la gente de pocos años, alguno había que mal se hubiera visto si hubiese tenido que hablar, porque un nudo en la garganta tan sólo se deshace cuando se puede estar bien callado.

* * *

Nordholz, cerca de Cuxhaven, se halla sobre una llanura de suficiente amplitud para facilitar la salida y toma de tierra de los dirigibles, a gran distancia de la frontera (a fin de evitar las incursiones de los aviones enemigos) y lo bastante cerca del litoral para reducir los recorridos a realizar. Su hangar era orientable, lo que permitía colocarlo contra el viento y efectuar las operaciones de entrada y de salida con velocidades de aquél hasta de ocho metros por segundo.

No existían torres metálicas para los aparatos. Además, las de la época eran aún deficientes, y la maniobra de amarre, con un poco de aire, resultaba insegura. En la región de Nordholz el viento de marzo suele ser bastante fuerte. Las ráfagas son violentas en general, y los cambios de dirección, constantes.

Siendo poca la gente disponible en tierra, los aparatos, solamente uno a uno se sacaban de sus hangares. Hasta que el primero no estaba en el aire, no empezaba la operación de poner en marcha el segundo. Se perdía, con este sistema, bastante tiempo; pero Alemania empezaba ya a necesitar, para sus frentes de combate, todos los hombres en condiciones de ser soldados.

La enorme mole cilindro-ojival del L. 11 se iba asomando lentamente. La fuerza ascensional del gas, compensada por los carrillos de sujeción, era apenas suficiente para asegurar la estabilidad del conjunto. Un centenar de hombres sujetaban sin gran esfuerzo la inmensa nave, y con ella, poco a poco, avanzaban a favor del aire.

La tripulación estaba en sus puestos. El comandante y el

segundo jefe del aparato, en la cabina principal, situada a vanguardia y formando parte de la armadura rígida del dirigible. Los motoristas, en sus barquillas respectivas: una a proa; dos en el centro, paralelamente dispuestas, y la cuarta a popa, no lejos del *empenage* o planos de orientación en dirección y profundidad. El resto del personal, en el vientre del monstruo, ocupándose, cada uno, del servicio que le correspondía.

Schutze se mantenía a la puerta de la cabina de mando, portavoz en mano, para las últimas órdenes. Observaba el cielo, desde su puesto, que acababa de limpiarse de las nubes que lo cubrían dos horas antes. Estaba tranquilo, risueño, y parecía contento de la expedición: la quinta en que tomaba parte como comandante del L. 11.

No hacía apenas viento, y contra la cabina de Schutze había sido arrimada la escalera reglamentaria, para subir una caja de comestibles frescos que acababa de llegar y unos cuantos encargos de última hora. Al pie de la escala, había un grupo de gente, que auguraba buena suerte a los tripulantes. Schutze saludó a cada uno con una mirada imperceptible y rápida. Era hombre de pocas palabras, pero del que siempre se agradecía el menor gesto de afecto.

Ultimo de todos, entre los de tierra, estaba Otto, que Schutze, por supuesto, conocía mejor que nadie. Un instante, al verlo, se enfurruñó el comandante. Había dicho tantas veces que no quería ver a nadie de fuera en las inmediaciones del dirigible, y menos, cuando todo estaba listo para partir. Otto dió un paso de costado, para tratar de esconderse detrás de un mecánico que estaba a su lado. Pero pronto vió, desde su trinchera, que el comandante le llamaba. Avanzó tímidamente, y con la gorra en su mano izquierda, saludó con la derecha como un soldado.

— «Acércate más — le gritó Schutze —, que desde aquí no llego a poder tirar de tus orejas.»

Subió el chicuelo por los peldaños, con más miedo que otra cosa; pero, al llegar al último, oyó con extrañeza que le decían:

—«Entra, si quieres. Pero que no te vea nadie hasta la vuelta.»

Otto se agazapó. Saltó dentro de la cabina, que jamás había visto, y desapareció rápidamente por una escalerilla que en el fondo de la misma encontró.

Bien asido con ambas manos, subió, tramo a tramo, lentamente, hasta llegar a una primera plataforma de escasas dimensiones, que comunicaba con una interminable galería, de sección triangular, desde la cual se divisaba el interior del dirigible.

Entre atónito y loco de alegría, con un poco de orgullo y otro tanto de temblor de piernas, se paró un instante en la plataforma. Apenas se daba cuenta de lo que ante sí tenía. Su vista quedóse fija en el vacío. Oyó en cambio perfectamente el grito de «suelten» del comandante y, luego, que los motores aceleraban su marcha. Una extraña sensación embargó todo su ser. Le pareció por un instante que soñaba, y tuvo miedo de despertar.

* * *

Otto había creído siempre que aquel inmenso envoltorio de tejido algodonado se hallaba repleto hasta los topes de gas hidrógeno. Pero, en lugar de eso, vió con sorpresa que existía un complicado entramado metálico, cuyas cuadernas y vigas armadas estaban hechas al parecer de aluminio y cuyos tensores eran de acero (1). Dicho entramado, recubierto del simple tejido que había visto tantas veces desde fuera, servía de alo-

(1) Las vigas eran triangulares. Se hallaban integradas por una serie de tubos de duraluminio, de diámetros diversos y reunidos entre sí por medio de piezas estampadas y alambre de acero. El duraluminio es una aleación de aluminio, patentada en Alemania durante la guerra. Es duro y ligero, pero ha sido abandonado en la construcción de los últimos dirigibles, a causa de su falta de elasticidad. Parece ser que las vibraciones de los motores modifican profundamente la estructura de la aleación. El *R. 101*, de la Gran Bretaña, recientemente destruído en un accidente nocturno, había sido, por dicha razón, íntegramente construído con acero.

jamiento a una infinidad de depósitos, de celdas, de casilleros, de alambres y de otros muchos artefactos extraños, entre los cuales parecía imposible entenderse. A derecha e izquierda aparecían en primer término los depósitos cilíndricos de la gasolina, normalmente dispuesta para ir a parar a sus correspondientes motores, pero en condiciones de ser desviada a los demás. De menores dimensiones, cilíndricas también, eran las latas de aceite. Y en las mismas dos hileras se hallaban, finalmente, enormes sacos de agua, en condiciones de ser vaciados, uno a uno o varios a un tiempo, cada vez que conviniera aumentar la fuerza ascensional del dirigible. Todos estos depósitos, latas, cilindros y compartimientos parecían hallarse perfectamente clasificados. De un extremo a otro de la aeronave interminable reinaba el orden más completo.

Pero la impresión más extraña la tuvo, Otto, al observar las celdas que contenían el gas hidrógeno. Eran enormes. Parecían como globos de los que él había visto flotar pacíficamente en plena atmósfera, con un par de hombres asomados a la barquilla de mimbre que colgaba de su red. Y esos globos, dispuestos en larga fila, eran sin duda los que empujaban hacia arriba el armatoste inconmensurable del cual se sentía prisionero.

Más tarde le explicaron que aquellas celdas estaban hechas de *baudruche,* o sea de intestino de cordero perfectamente limpio y uniforme. Los diferentes pergaminos habían sido sometidos a un atento examen, a fin de eliminar los que se hallaban en mal estado. Con los mejores se habían formado largas fajas de doble espesor. Se habían sometido estas fajas a un segundo examen, observando a través de ellas la luz de una lámpara eléctrica, y los pequeños agujeros encontrados se habían cerrado mediante parches de igual materia. Las fajas de *baudruche* estaban pegadas sobre tela, y luego reunidas por superposición de los bordes y engomadas; pues nunca intervenía en la operación ni una sola aguja. El sistema era excelente para el mar del Norte. La humedad reinante conservaba las diferentes celdas

en buen estado durante tiempo suficiente para asegurar del dirigible un rendimiento perfecto.

Pasillo adelante, llegó nuestro hombre a la cámara del radiotelegrafista. Vió otra puerta que comunicaba con la habitación de descanso de la tropa. Temió tropezar con alguien que se indignara al encontrarlo por allí, y volvió sobre sus pasos, en busca de un refugio más seguro. Llegó al rellano del cual partiera. Y otra vez, escala arriba, la emprendió sin descanso, hasta dar con una nueva plataforma, de la cual pasó a la terraza superior del zeppelín.

Había, en la misma, una ametralladora enfundada que apuntaba hacia las nubes, para disparar contra los *cazas* que vinieran a molestar. Junto a ella estaba una caja, del color de la tela del dirigible, y sobre la caja, repleta sin duda de municiones, se sentó Otto Hanz a meditar un poco y a contemplar el panorama de cielo y mar.

La atmósfera estaba en calma. Tuvo, el chico, sin embargo, la impresión de un viento bastante fuerte, que venía de proa. Las pocas nubes que flotaban en lo alto, se movían, al parecer, hacia la popa. Lo único tranquilo era la mar, que allá en el fondo de la inmensa playa que formaba el caparazón de la aeronave, se confundía con un cielo color de espuma.

Se sintió seguro, en su rincón solitario. Era imposible que aquello se moviese, ni que nada le sucediera.

Cogió un encerado que, junto a la ametralladora, estaba recogido; lo extendió sobre la barandilla para cobijarse contra el viento, y, pensando ya en la ofensiva, de la cual se sentía el actor más principal, se quedó, al ronronear de los motores, profundamente dormido.

* * *

Los dirigibles se habían puesto en movimiento a eso de las dos de la tarde. En cabeza, los *L. 11* y *L. 14*, con un intervalo suficientemente grande, y a retaguardia, a más de una milla, el *L. 13*. Formaban, pues, un triángulo isósceles de grandes dimensiones, con su base a vanguardia. De esta manera, el fren-

te de vigilancia era más grande, y menores, por consiguiente, las probabilidades de ser descubiertos.

Con la fuerza ascensional de salida, y actuando sencillamente sobre los timones de profundidad, se colocó el *L. 11* a 600 metros de altura. Pero, a medida que asciende, el dirigible va encontrando, en su recorrido, capas de aire de densidad decreciente. El gas de las celdas gana en volumen, y una parte se va perdiendo por sus válvulas de seguridad. Disminuye la fuerza ascensional, y al cabo de cierto tiempo se equilibra con el peso de la nave y de su inmensa carga. A partir de entonces, deja el dirigible de subir. Actuando sobre la barra del timón de profundidad, se consigue únicamente inclinar el aparato, aumentar la resistencia del aire y disminuir la velocidad del conjunto; pero no se sube más arriba.

Por otra parte, a medida que se sube, la temperatura decrece, y por cada grado que disminuye, son 150, aproximadamente, los kilogramos perdidos de fuerza ascensional.

Llega un momento, por consiguiente, a partir del cual es indispensable, para subir, arrojar una parte del lastre que se lleva a bordo.

El agua, a este efecto, se halla distribuída, según hemos visto, a todo lo largo del entramado, en enormes sacos, cuyas válvulas pueden ser abiertas, por medio de cables oportunamente dispuestos, desde el puesto de mando del comandante. Pero, además de los sacos, existen grandes mangas, situadas a proa y popa del dirigible, que contienen, cada una, hasta un cuarto de tonelada, y que, mediante resortes especiales, pueden ser vaciadas de repente. Por último, la gasolina de determinados depósitos se puede igualmente utilizar como lastre. Y hasta hay quien dice que todo es lastre, a bordo del dirigible, menos los motores, los instrumentos y la tripulación.

* * *

Apenas rebasado el litoral, el segundo comandante inició su gran visita de inspección. Por la mañana, había presencia-

do la operación de llenar los diferentes depósitos, cuidando de que la carga quedara bien repartida a todo lo largo y lo ancho del coloso. Era indispensable asegurar la estabilidad constante de la aeronave. No solamente había que conseguir el equilibrio de salida entre las diferentes fuerzas ascensionales de las células de hidrógeno y las infinitas cargas del zeppelín, sino que era preciso poder conocer en cada instante la situación de dichas cargas para compensar con ellas las pérdidas de gas de las diversas células; y, a este efecto, sobre un croquis de situación de los depósitos, fué anotando los pesos de cada uno y comprobando las señales de los niveles con las instrucciones que recibiera del propio Schutze.

Ahora, ya en vuelo el dirigible, se aseguraba, sencillamente, de no haberse equivocado; revisaba las válvulas; observaba su funcionamiento; examinaba los mandos, e inspeccionaba, en una palabra, todo cuanto podía influir, directa o indirectamente, en el buen resultado de la expedición.

Pasó luego a la cámara del comandante, y en su cuadro dispuso el croquis de las cargas. Entre ambos examinaron el cielo atentamente. Su fondo se obscurecía antes de tiempo. El horizonte, a Poniente y a Septentrión, empezaba a cubrirse de nubarrones. No era probable que hubiese tormenta; pero sí algo de mal tiempo, y sobre todo escasa visibilidad.

El aparato había subido a los referidos 600 metros sin necesidad de verter una gota del agua de lastre. Era bastante; pues la fuerza ascensional de partida supera en general poquísimo al peso del conjunto. Un gran esfuerzo ascensional implica ligereza. La ligereza, a su vez, aporta falta de solidez; y, esta última, escasa resistencia contra las presiones verticales a que puede hallarse sometido el dirigible a consecuencia de corrientes anormales (1).

Pero había ya que pensar en ir subiendo un poco más. Se entraría, dentro de poco, en la zona de vigilancia de Inglate-

(1) Tanto el R. 38 como el *Shenandoah* concluyeron rotos de golpe en dos y tres partes respectivamente, por falta de resistencia (24 agosto 1921 y 2 septiembre 1925).

rra, y convenía zafarse de la observación desde la superficie marítima.

Fué vertida agua bastante de los depósitos pequeños para alcanzar una altura de 1,500 metros. La zona de nubes fué rebasada. El Sol, que ya descendía sobre el horizonte, brillaba lúgubremente. Y de la mar, sólo a ratos era posible divisar las crestas blanquecinas de las olas.

Sin sacudidas ni variación, fueron pasando las últimas horas de la tarde. El ruido monótono y constante de los motores incitaba al sueño; pero había que sobreponerse y estar atento a la brújula y a los infinitos indicadores de la cámara de mando.

* * *

Otto se acababa de despertar, transido de frío, cuando apareció en lo alto de la torre el segundo de a bordo, que terminaba su visita de inspección.

— «¿Qué haces ahí, más que holgazán, cuando todos trabajan como negros? ¡Ahora mismo, a la cocina, a distribuir el rancho de la gente! Y cuando haya comido todo el mundo, a la barquilla de popa, a ayudar al motorista; ¡y que no te encuentre fuera de allí!»

Obedeció, el truhán, más que de prisa. La cocina, por instinto la encontró. Las porciones de rancho en frío se hallaban ya dispuestas. Dos salchichas y un panecillo para cada uno, y opción a un vaso de cerveza tomada del tonel correspondiente. Más adelante se daría café caliente, para luchar contra el frío y las intemperancias de la noche. Pero, ahora, había que contentarse con aquella cena frugal.

* * *

A las diez de la noche, fué tirada a la mar más agua; lo que dió lugar a un tiro inofensivo de alguna nave en vigilancia. Las explosiones de las granadas se perdían en las nubes semitransparentes que separaban entre sí a los enemigos. Tiraban,

sin duda, a la buena de Dios, sin más esperanza que la de acribillar por suerte alguna de las grandes envolturas. Pero los dirigibles tenían ya suficiente altura, y navegando en atmósfera despejada, mantuvieron constantemente su misma ruta.

Esperaba el comandante que a la caída de la tarde calmaría la ventolina del NNE. que reinaba. Pero en vez de ello, aumentó bastante su fuerza. El aspecto de la mar se lo indicaba; y observando las estrellas lo pudo corroborar.

A las 10 h. 45 m., el observador de servicio señaló la costa de Inglaterra. Imposible, ya, entenderse con los otros dirigibles, pues las transmisiones radiotelegráficas, que tan sólo hubieran servido para denunciar la presencia de las aeronaves a los ingleses, habían sido prohibidas desde las cinco de la tarde.

A bordo del *L. 11* reina la calma más absoluta. En el puesto de mando, el comandante está solo. Tranquilo, observa la costa, que se divisa, allá en el fondo, bordeando la nieve que ha caído en tierra. Fijado el punto de arribada y tomada la hora, deduce que el viento es más fuerte todavía de lo calculado. *Sin duda va en aumento constantemente*, y como pudiera dar lugar a un consumo de gasolina demasiado grande, decide renunciar al arsenal de Rosyth y lo reemplaza, como objetivo, por la fábrica de municiones de Middleborough (1). Descarga nuevo lastre de todas partes, y sube aún un poco, en busca de una capa más tranquila.

---

(1) El viento contrario puede llegar a contrarrestar completamente la marcha del dirigible. Cuando el *R. 33* (de la Aeronáutica inglesa) fué arrancado de su mástil, puso en marcha todos sus motores, pero arrastrado a pesar de ello por la corriente, efectuó, en cinco horas, 120 millas de marcha retrógrada. Atenuado el viento, empleó 28 horas en regresar a Pulham, adonde llegó con escasa gasolina a pesar de haberle cogido el incidente con sus depósitos completamente llenos.

El teniente de navío du Plessis de Grenédan, comandante del *Dixmude* (de la Aeronáutica francesa), antiguo *L. 72* (de la Aeronáutica alemana), que se perdió en aguas italianas, el día 21 de diciembre de 1923, había escrito, en diferentes ocasiones, acerca de la necesidad de disponer de 125 millas de velocidad para poder siempre luchar contra el viento. Pero en la actualidad, apenas se ha logrado llegar a las 70 millas.

A cada rato desaparece el exótico paisaje por entre inmensos nubarrones que se cruzan con la aeronave. El altímetro señala 2,800 metros. Mas, por encima de esta altura, se van formando otras nubes más obscuras.

Cae una granizada, que se convierte luego en nieve; y entra, finalmente, el dirigible, en una zona de corrientes verticales, que da lugar a oscilaciones bastante fuertes. El comandante, para atenuar la violencia de las sacudidas, rodea la masa opaca que tiene enfrente, pues sabe que los desplazamientos verticales son particularmente molestos alrededor de los cúmulus. Tanto dirigibilistas como aviadores tratan siempre de evitar estas grandes nubes blancas que flotan en el aire como masas de algodón (1).

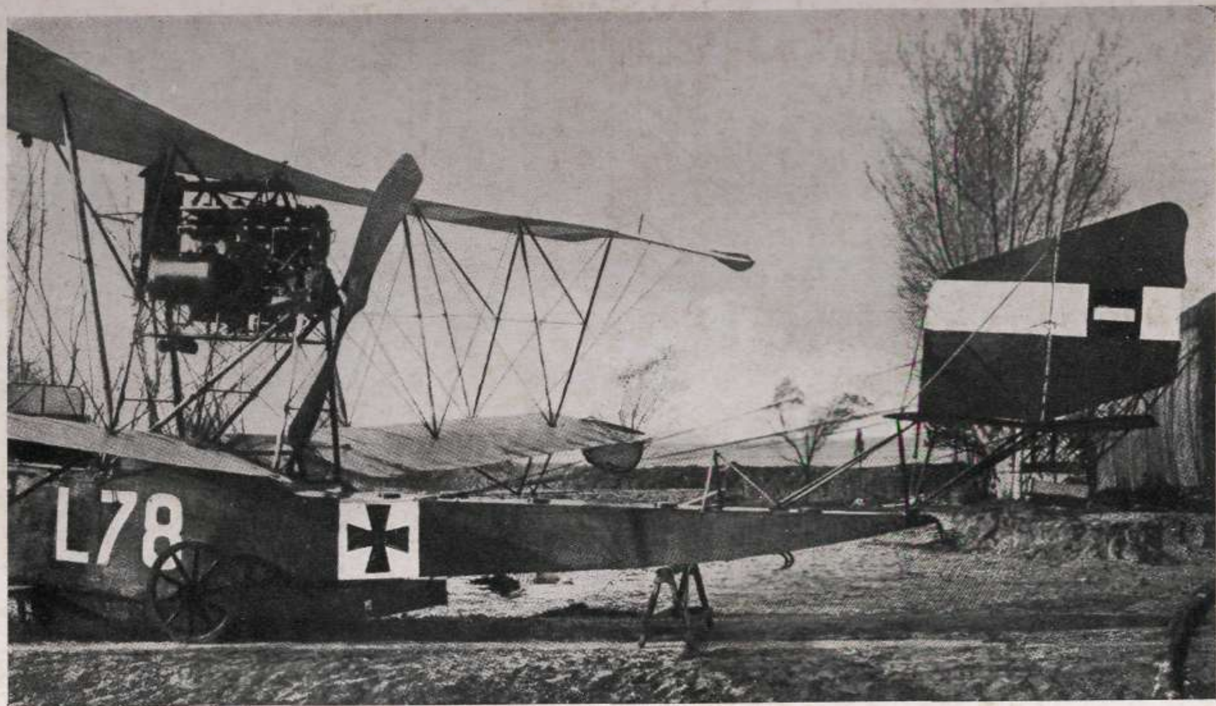
Los motores siguen vibrando normalmente. El peso de agua que la envoltura ha absorbido hace descender el aparato a 2,500 metros (2); pero Schutze, que arriba no ha encontrado mejor tiempo, lo deja, con la esperanza de ver mejor, sin que el rumor de las explosiones llegue hasta tierra. Contrarresta un poco con los timones de profundidad, que funcionan perfectamente. El dirigible inclina su inmensa proa, y perdiéndose, a cada paso, por entre nubes, sigue avanzando majestuosa y pausadamente.

La barquilla y la pasarela se cubren rápidamente de nieve. Hay que subir otra vez un poco para evitar el peso de una nueva capa. Pero a la una, el tiempo despeja, y la tierra deja ver que el dirigible ya no avanza. Hay que renunciar, por consiguiente, a continuar con rumbo al Norte. El curso del Humber, que se desliza por entre nieve, se divisa perfectamente. Hull está a su extremidad, pero sumida en la mayor penumbra.

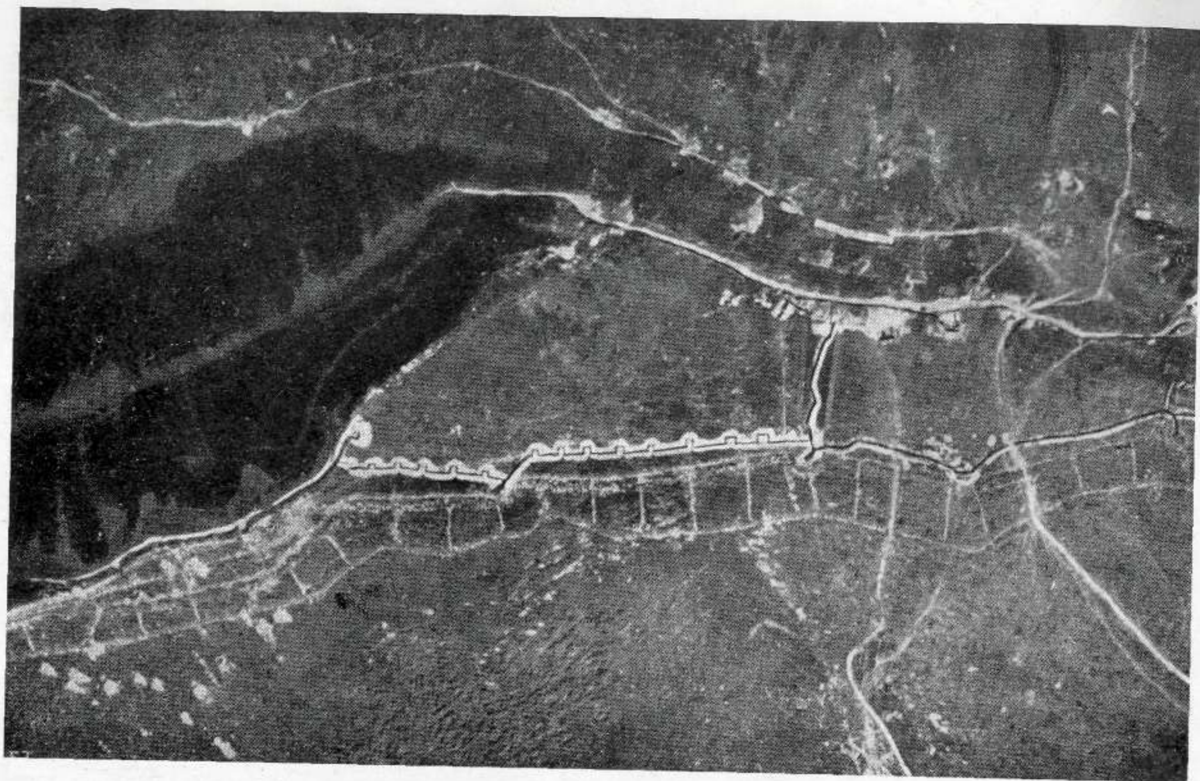
---

(1) En la Memoria referente a la pérdida del *Shenandoah* se ha llegado a decir que los cúmulus son el resultado y no la causa de las grandes corrientes verticales (Néon, *Une Illusion*).

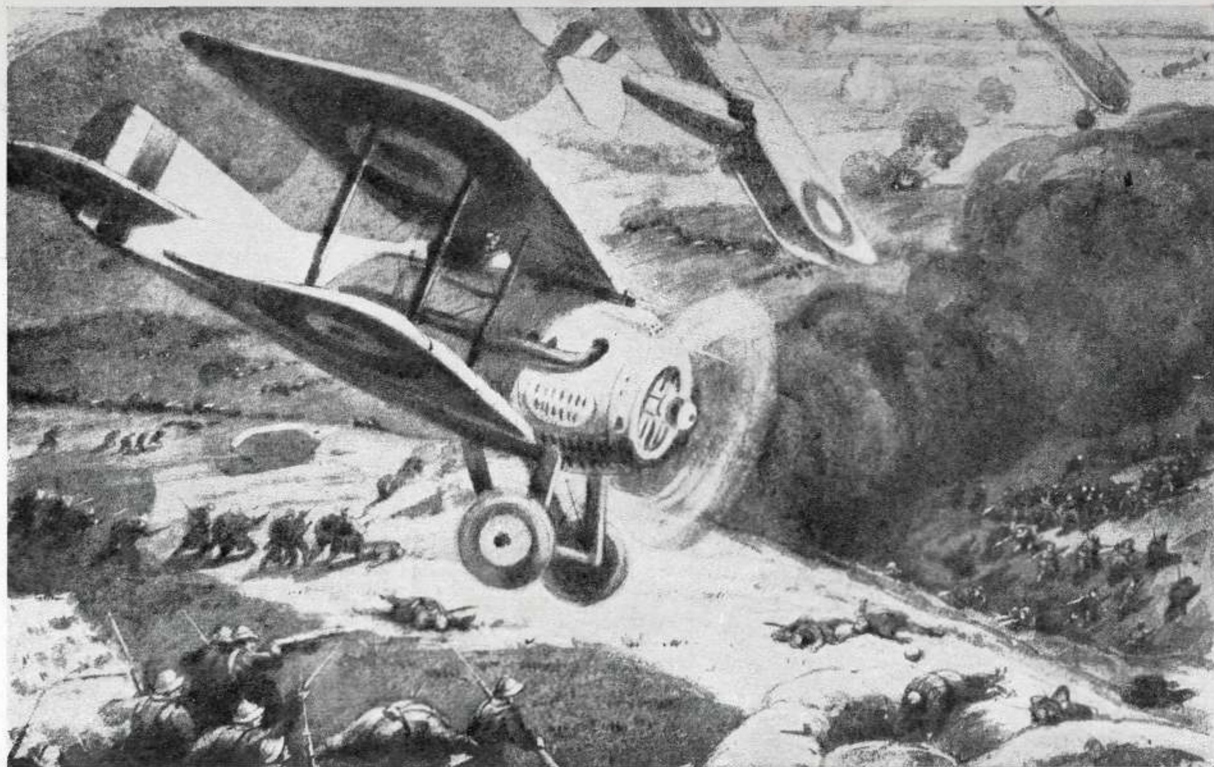
(2) El agua de lluvia que impregna las telas y humedece cuanto alcanza puede originar en el dirigible de que tratamos, un aumento de peso de 1.500 kilogramos. Los grandes fríos originan la formación de estalagmitas, que al cabo de cierto tiempo pueden pesar 4.000 kilogramos más.



17. — Mayo 1916. Un aeroplano austriaco, caído en poder de Italia.
(*Foto. T. I. W.*)



18. — Trincheras y alambradas de los austríacos en plena montaña.
(Foto. Aeronáutica Italiana)



19.—El año 1918 da lugar a una profunda renovación de los métodos de combate. Aeroplano atacando a una columna enemiga.
(Dibujo de M. Busset)



20. — Marzo 1918. Una columna inglesa que avanza tranquilamente, se vé sometida a la violentísima acción de una nube de pájaros de acero que han surgido de repente.

(Dibujo de E. Zimmer)

Nuevas nubes de nieve cubren la vista, y otra vez se hace imposible observar lo que pasa en tierra.

Contra el viento, el zeppelín espera toda una hora, hasta que, finalmente, las nubes se aclaran un poco. «A las dos — refiere el propio comandante Schutze — el dirigible parte para el ataque, y empieza lanzando algunas bombas sobre Hull para incitar a las baterías antiaéreas y a los proyectores a denunciar sus posiciones. La ciudad seguía siempre tranquila, y sus fuegos, apagados. Pero en ese instante, se rompió el velo que la semiocultaba, y a nuestros pies apareció con sus alrededores, cubiertos, una y otros, de una capa de nieve muy reciente. A la luz de las estrellas, se dibujaba la ciudad como sobre un plano, con sus manzanas rectangulares, sus muelles y los espigones de su puerto. En las calles, se movían, en diferentes sentidos, unas cuantas luces errantes. A toda máquina y rumbo al Norte, se dirige el dirigible sobre sus objetivos. Después, permanece inmóvil durante más de veinte minutos, al tiempo que, con toda tranquilidad, hago lanzar las diferentes bombas sobre los establecimientos del puerto y de los docks. Observo exactamente los efectos de cada una: la primera bomba explosiva alcanza el muelle más principal, destacando de él un inmenso bloque; otra cae de lleno sobre la esclusa de un dique flotante. El impacto coincide tan exactamente con la compuerta, que el efecto parece conseguido con proyectil de cañón. Diferentes obras vienen al suelo como castillos de naipes. Uno de los proyectiles actúa de una manera particularmente potente. Alrededor de su punto de caída, vuelan sucesivamente una porción de edificios, hasta que al fin sólo se observa un inmenso agujero lúgubre y profundo rodeado de un barrio cubierto de nieve. El *L. 14* parece haber conseguido un efecto similar a corta distancia de nuestro enorme blanco. Otra bomba da lugar a una serie de explosiones sucesivas. Al resplandor de los incendios, con los gemelos, se ve a la gente, que se agita por todas partes. En el puerto, finalmente, los barcos se ponen en movimiento.»

El bombardeo deslastra el dirigible, que sube rápidamente a 2,700 metros, escapando así automáticamente a la acción de

los diferentes tiros aislados, que siempre quedan demasiado cortos.

La nueva altura de navegación y la atmósfera, siempre despejada, permiten ver, desde el *L. 11*, el cañoneo que las obras defensivas de Immingham sostienen contra el *L. 14*. Con sus cinco últimas bombas, se dirige sobre ellas el dirigible; y, aunque igualmente recibido a cañonazos, logra desasirse de los haces luminosos que lo persiguen por las tinieblas y colocar, uno a uno, sus proyectiles sobre los blancos.

En algunos momentos, el fuego de las baterías terrestres se intensifica extraordinariamente. Desde el observatorio del zeppelín, se divisan, simultáneamente: veinte..., treinta..., hasta cuarenta explosiones de granadas incendiarias y luminosas, cuyas trayectorias alcanzan 3,000 metros de altura.

* * *

Terminado el ataque contra Hull, ordena el comandante Schutze el regreso tranquilo hacia la base. En ese instante, se para el motor de proa, por deficiente funcionamiento del carburador. El motorista correspondiente asegura por teléfono que no es nada; *que la avería será inmediatamente reparada; hay* que cambiar el flotador, y es cuestión tan sólo de unos minutos. Pero el agua, entre tanto, se hiela rápidamente, y lo mismo sucede con el aceite. El termómetro señala 19° bajo cero, y no es probable, durante la noche, que el percance se pueda remediar. Habrá que regresar con tres motores solamente; por fortuna, el viento, favorable entonces, compensará la deficiencia.

El dirigible abandona la costa inglesa a las 2 h. 50 m. Todo a bordo se halla tranquilo. Los tripulantes, motoristas, radiotelegrafista, observadores, oficial de derrota y comandante continúan en sus puestos, atentos a las eventualidades que a cada instante pueden surgir. Otto, en la barquilla del motor que se paró, pasa el frío más espantoso de su existencia.

El tiempo ha vuelto a cubrirse. La nieve y el granizo azotan fuertemente la envoltura. Una ráfaga violentísima eleva el

aparato, en dos minutos, de 2,400 a 3,200 metros. El hielo inmoviliza el timón de profundidad en la posición de subida, y se hace preciso compensar en parte su efecto trasladando a proa a unos cuantos de la tripulación (1). La avería, felizmente, puede ser reparada en poco tiempo.

A las cinco de la mañana se para también el motor de popa, siempre por congelación del aceite y del agua de los refrigeradores. La marcha continúa con dos motores. Se hace penosa por el mal tiempo. El dirigible, por entre nubes, se carga de electricidad negativa; y, entre tanto, agujas de agua helada perforan las células de hidrógeno, dando lugar a una pérdida de gas que puede ser peligrosa. El aire y el hidrógeno, en determinadas proporciones, dan lugar, en efecto, a una mezcla muy detonante, que toda clase de chispas pueden hacer estallar. Los proyectiles incendiarios, las descargas eléctricas o una simple cerilla encendida a bordo pueden originar, cuando el hidrógeno se pierde, una catástrofe irremediable.

Conviene, pues, huir de las tormentas; pero la cuestión no es tan fácil como a primera vista parece. En primer lugar, la velocidad del dirigible es siempre relativa. Con mal tiempo, la de las nubes puede ser suficientemente grande para compensar la proporcionada por los motores. Queda la solución de navegar por encima de los nimbus; pero aparte de que esto no es siempre posible, por hallarse a veces demasiado altos los nubarrones más peligrosos, suele ocurrir que rebasando la altura correspondiente al máximo volumen de las células, el exceso de hidrógeno que estas últimas exhalen intensifique el peligro de la explosión.

Schutze, antes que nada, luchaba contra las pérdidas de hi-

---

(1) En los primeros zeppelines existía un peso especialmente dispuesto para ser trasladado a proa o a popa según los casos. Más tarde, el sistema de ordenar telefónicamente a los diferentes individuos de la dotación que se trasladen de una a otra parte del dirigible lo ha sustituído. Un solo hombre que pasa de proa a popa produce, en efecto, una variación de 3 grados en la inclinación del zeppelín.

drógeno. Decía que el rayo, en estas condiciones, podía recorrer todo el armazón de duraluminio, sin poner en peligro el aparato (1).

* * *

Hacia las siete de la mañana, son divisadas la primera y la tercera escuadras de acorazados, a 20 millas NNO. del faro flotante de Terschelling.

A la una de la tarde, el *L. 11* navega ya sobre territorio alemán.

El viento continúa, y la toma de tierra se presenta peligrosa.

El dirigible, varias veces, ha rebasado la altura correspondiente al pleno de sus células. Cada vez, ha perdido un poco más de gas, y al descender nuevamente hacia las capas de mayor densidad de la atmósfera, la presión ha reducido el volumen de aquellas células, que están ya flácidas en su parte inferior. La resistencia del aire se mantiene intacta a causa de la forma invariable del entramado de la cubierta, pero la fuerza ascensional decrece, y para poder tomar tierra con una velocidad de descenso casi nula precisa descargar el agua necesaria con la máxima oportunidad. El contacto ha de establecerse con suavidad; pero mover suavemente una masa de 30.000 metros cúbicos, es empresa nada fácil de realizar.

Lentamente, hacia el hangar, apunta Schutze con sus timones. Pero, observando en todo instante los altímetros, ve que baja demasiado de prisa. Para evitar el choque descarga lastre en gran cantidad, proporcionando un buen baño a unos cuantos de los presentes.

Da una vuelta de un cuarto de hora y regresa, poco a poco, con los motores que le quedan. Apenas consigue avanzar; pero los timones funcionan y acercan a tierra el dirigible. La amarra de proa ha sido lanzada. Dos hombres la alcanzan y logran

(1) La experiencia en algunas ocasiones ha venido a demostrar la veracidad de este aserto.

arrollarla al cabrestante. Los motores siguen contrarrestando el viento; pero, en relación a tierra, el zeppelín parece estar parado.

Al cabo de un rato, que se hace interminable, otras amarras son alcanzadas. Se para el tercer motor; con el cuarto siempre en marcha consiguen los de tierra asirse a las barquillas, y el dirigible, finalmente, avanza tranquilo hacia la zona más resguardada de los hangares.

* * *

El *L. 11* entraba en su cobertizo hacia las dos de la tarde; un par de horas después que el *L. 14*, y tres y media más tarde que el *L. 13*. Las 26 horas de facción habían transcurrido sin novedad.

Los tripulantes, uno a uno, abandonaron el zeppelín; contentos de verse indemnes sobre el suelo de la Patria. A Otto, lo rodearon los primeros desocupados. Esperaban noticias del bombardeo; querían saber su resultado; cuántas bombas habían sido lanzadas; cuáles los efectos conseguidos, etc.; pero Otto no conservaba, del tiempo transcurrido en las alturas, más noción que la del horrible frío de Inglaterra.

* * *

El *L. 11* aparejó de nuevo el primero de abril, con el *L. 17*, para atacar la ciudad de Sunderland, su puerto y sus altos hornos; el día 3, con el mismo *L. 17*, sin resultado a causa de la niebla; el 5, con el *L. 13* y el *L. 16*, para bombardear Sheffield y Hartlepool.

Tomó parte, finalmente, en la batalla de Skagerrak, y luego fué desmontado, lo mismo que sus hermanos de serie, para ceder su puesto a otros dirigibles mayores.

CAPITULO III

Parte oficial de la acción de Pola

Dirigido, por el poeta D'Annunzio, al comandante de la primera agrupación de aparatos de bombardeo (1):

«Habiendo recibido de Vuestra Señoría la orden concerniente al bombardeo del puerto de Pola, me elevé, a las 23,40 del día 2 de agosto, del campo de la Comina, con el aparato *Ca. N.* 2378, contraseñado con un As de picos, y llevando a bordo, como pilotos, a los tenientes Pagliano y Gori, y en calidad de ametrallador al alférez Pratese. Disponía, como armamento, de la ametralladora reglamentaria a proa y de una carga de diez granadas-minas de 152.

»El sonido de los motores era potente y constante. Tal se mantuvo desde la salida hasta el regreso, sin la más mínima pausa.

»Sobre Latisana encontramos la primera cortina de nubes, a 1,200 metros de altura. La superamos con facilidad. Las oscilaciones de nuestros faros se veían perfectamente; y la ruta se hallaba señalada sobre la tierra con gran precisión, de Latisana a Pertegata, y, hacia el Sur, por la línea fluvial hasta las fauces.

»Mas sobre el último trozo del Tagliamento una segunda cortina de nubes, más extensa y más espesa, nos quitó la vista del mar. Se aclaraba o densificaba, con arreglo a las vicisitudes

(1) El bombardeo tuvo lugar en 1917.

del viento, adverso a nosotros, atenuando a veces el resplandor de la Luna. Era, en efecto, más que una cortina, una barrera desigual que ocupaba toda la anchura del golfo, hasta la Punta de Salvore.

»Decididos a alcanzar a toda costa el puerto enemigo, bajamos a 900 metros para tratar de cruzar. El viento contrario seguía molestando, y la deriva hacia la costa istriana tendía a ser cada vez más fuerte. Pero doblado el cabo, mar y cielo aparecieron despejados. El litoral estaba sin luces; sin embargo, se dibujaba singularmente, como en perfecto relieve.

»Descubrimos una única gasolinera sobre nuestra ruta. El faro de Parenzo fué el primero en molestarnos con su haz; nos persiguió sin alcanzarnos.

»Avistamos cuatro naves ancladas en el canal de Fasana.

»Cruzamos las Brioni a 2,100 metros de altura.

»Los dos potentes proyectores de la Barbariga trataban ya de apresarnos con sus largos tentáculos rectilíneos. De punta de Barbana, de punta Peneda y de punta Grossa, otros haces nos rebuscaron; y un último, menos potente, surgió de la aglomeración de Fasana.

»Abordamos francamente el cielo de Pola. Para elegir mejor nuestro blanco, bajamos a 1,800 metros sobre el puerto enemigo, observando la isleta de los Olivos, plagada de defensas.

»Cabo Compare, cabo Cristo, punta de San Giovanni, escollo de San Pedro y otros lugares de la costa situados al Norte y al Sur del puerto nos dirigieron cerca de treinta haces de luces móviles, que tan pronto nos alcanzaban como nos perdían, nos perseguían y nos aprisionaban de nuevo. Veíamos perfectamente las grandes naves ancladas, a intervalos semejantes, en el espejo tranquilo de las aguas de la ensenada. Pero, ante un blanco tan difícil y un tiro de tan dudosa eficacia, preferimos el islote de los Olivos y el anclaje de los submarinos y de las naves más sutiles. Sobre los unos y, luego, sobre los otros, echamos, de cinco en cinco, nuestras bombas, asegurándonos de las explosiones, que tuvieron lugar en pleno.

»Entre tanto los proyectores continuaban persiguiéndonos, y el tiro de las baterías antiaéreas, intensísimo desde el principio y desordenado, se iba precisando, a cada instante, mediante las indicaciones de los proyectiles luminosos, que tres o cuatro veces tangenciaron nuestra proa. Más de una vez las explosiones próximas sacudieron el aparato, que fué herido en siete puntos no vitales: en el ala derecha, cerca de la barquilla; en la izquierda superior; sobre el flanco derecho del motor, y en los timones de profundidad y dirección.

»Tornamos hacia la paz de la noche, volando siempre a lo largo de la silenciosa costa. La linde de Istria nos conducía por cariño, tan conocida como el perfil de una faz querida y dormida. Ninguna luz; ninguna señal de vida. El faro de la punta occidental de la isla de Sant Andrea y el de Parenzo permanecieron apagados. A la altura de Umago avistamos nuestro reflector de Casa Domini, en Pertegada. La Punta de Salvore estaba en la más profunda obscuridad. La barrera de nubes se había hundido. La Osa Mayor señalaba nuestra ruta, brillando, allá en lo alto, sobre la costa tenebrosa.

»Aterrizamos, unos minutos después de las tres.

»Habíamos terminado el vuelo, a pesar del fuerte viento de la ida, en tres horas y veinticinco minutos.

»Al agradecer a V. S. el honor del mando que me ha conferido y el privilegio de primero que me ha otorgado, quiero expresarle mi admiración hacia los compañeros que me han secundado. Nunca, en mi experiencia de observador, había sentido tan intensa unificación entre los combatientes y su instrumento de ofensa.

»Toda la octava escuadrilla ha seguido este alto ejemplo.

»Partida con arreglo a las órdenes prescritas, regresó al campo con semejantes intervalos, habiendo seguido toda su ruta y cumplido su misión sin ninguna duda ni ningún error.

»Cualquiera que sea la suerte en la actuación de mañana, nuestro entusiasmo seguirá siempre siendo el mismo.»

CAPITULO IV

NUEVOS «RAIDS» DE DIRIGIBLES DE LA MARINA ALEMANA

Empieza el año 1917.

Las mismas ilusiones embargan el ánimo de los optimistas, e idénticos temores exhala siempre el pesimista.

Se espera poder salir un día de las trincheras, para abrir la inmensa brecha que ha de traer la victoria. En los puertos continúan a presión los grandes buques, ansiando una ocasión para poner de manifiesto la superioridad de sus piezas y corazas. Y en las bases de dirigibles se trabaja incesantemente con la esperanza de conseguir un éxito aplastante, bombardeando la retaguardia enemiga.

El *L. 11*, el *L. 13* y tantos otros zeppelines de la serie 32,000 (1) han sido ya derribados por el enemigo, destruídos por las tormentas o desmontados por los mismos alemanes.

El hecho es debido al enorme perfeccionamiento de la artillería antiaérea. Ya no es posible, en efecto, navegar tranquilo a 3,000 metros. Los cañones de las defensas terrestres han duplicado su alcance, y de resultas los dirigibles han tenido que duplicar a su vez la altura de navegación.

Mas, para esto, preciso ha sido aumentar la capacidad. Por cada 100 metros que subía uno de aquellos antiguos dirigibles, perdía muy cerca de 500 kilogramos de fuerza ascensional, que había que compensar con otros tantos de lastre arro-

(1) Exactamente 31.900 metros cúbicos de capacidad.

jable. Para llegar más arriba que los *L. 11*, había, pues, que añadir más lastre, y para ello no existía otra solución que la de aumentar, a fuerza de hidrógeno, la potencia ascensional.

Se ha seguido, por una vez, una política valiente. De 32,000 metros cúbicos, se ha saltado a 55,000. Se ha obtenido, de esta manera, 64 toneladas de energía vertical, y, restadas las 23 que pesa el nuevo aparato, quedan siempre diez para la carga de municiones y al menos veinte más para el agua y la gasolina que se lleve a bordo. En estas condiciones se podrá llegar a 6,000 metros de altura.

Los últimos meses de 1916 han sido de intensa preparación. En la base de Nordholz, de la que hemos visto partir algunos *raids*, los hangares han sido considerablemente agrandados. Otros nuevos han sido montados en Ahlhorn, cerca de Oldenburgo, en Wittmundshaven (Frisia Oriental), en Tondern (Schleswig-Holstein) y en algunos otros puntos. Y en todas partes reina una actividad febril.

Con el nuevo año llegan a dichos hangares los primeros dirigibles de gran volumen, y con ellos se espera poder lanzar por toneladas los proyectiles. Londres, París, Riga y hasta Salónica van a ser bombardeadas sin piedad para amedrantar de una vez a sus poblaciones y obligarlas a pedir la paz.

El aspecto de la nueva serie es imponente; y su estructura, grandiosa. La forma de cigarro reemplaza, otra vez, el perfecto cilindro de los antiguos. Los motores son cinco, para cada zeppelín: 1,300 caballos en total, que proporcionan una velocidad horaria de 110 kilómetros.

Las bombas van a llegar a 100, a 200 y aun a 300 kilogramos de peso. Sus espoletas han sido perfeccionadas. A los proyectiles incendiarios se les ha dado mayor potencia. Y, por último, han sido proyectados cañones de 20 milímetros que se amoldan perfectamente a las necesidades del dirigible (1).

* * *

(1) El *L. 26*, cuya construcción no fué terminada, es el último dirigible de la Marina alemana de 35.800 metros cúbicos de capacidad.

Una tarde triste y fría, como corresponde en el mar del Norte a todas la de marzo, señala el comienzo de la primera expedición de la serie *L.* 30 contra Inglaterra.

Los dirigibles se han reunido sin dificultad. A 2,000 metros de altura, por encima de las nubes que entristecían la jornada, navegan en correcta formación. Los *L.* 35, 39, 40, 41 y 42 forman una inmensa flecha que amenaza con su punta al enemigo.

La escuadra está a las órdenes de Strasser, el hombre que empieza a hacerse célebre por sus dotes formidables y su instinto meteorológico. No es la primera vez que evoluciona reunida. Tres días antes llevó, en efecto, a cabo un reconocimiento colectivo. Se tenían noticias de una probable salida en masa de la escuadra marítima inglesa, y durante seis horas registró a conciencia el mar sin encontrarla.

Pero, hoy, no se trata de evolucionar. Se trata de llegar a Londres, y descargar sobre ella las municiones: cincuenta toneladas de acero y de explosivos.

Las instrucciones han sido dictadas en tierra firme. Ahora sólo resta marchar, y tener la suerte de que el tiempo ayude al bombardeo.

Desde la cabina del *L.* 40, que va en cola cubriendo el flanco izquierdo, se ven los otros cuatro dirigibles. Pero, perdidos en la solitaria inmensidad, parecen a lo sumo del tamaño de los antiguos. Y es que la vista, sin referencias que intervengan, es incapaz por sí sola de medir.

Una alfombra interminable se extiende hasta el horizonte.

De él se pasa, después de un año entero de intervalo, al *L.* 30, de 55.000 metros cúbicos; a los *L.* 31, *L.* 32, *L.* 33, *L.* 34, *L.* 35, *L.* 36, *L.* 37, *L.* 38, *L.* 39, *L.* 40, *L.* 41, *L.* 45, *L.* 47 y *L.* 50, de 55.200 metros cúbicos; a los *L.* 42, *L.* 43, de 55.500; a los *L.* 44, *L.* 46, *L.* 48, *L.* 49, *L.* 51, *L.* 52 y *L.* 54, de 55.800; a los *L.* 53, *L.* 54, *L.* 56, *L.* 58, *L.* 60, *L.* 61, *L.* 62, *L.* 63, *L.* 64 y *L.* 65, de 56.000, a los *L.* 57 y *L.* 59, de 58.500, y al *L.* 70, de 62.000. La serie *L.* 2, de los zeppelines del Ejército, tardan un poco más en aumentar su capacidad; pero hacia fines de 1917 se deciden también a seguir la pauta de la Marina.

Sobre ella se proyecta la sombra del aparato; unas veces grande; otras, pequeña; con arreglo siempre a la distancia a que las nubes se mantienen.

El Sol desciende hacia Occidente. Se esconde ya por entre estratus color de fuego; pero, un instante, al perderse en la espesura, exhala un rayo que produce en los motores chispas que parecen de acero incandescente.

Las sombras, poco a poco, se disipan.

Del L. 41, conductor de la escuadra, surge un rastro de humo blanco semejante al de un volcán. Luego, arría unas señales, que todos observan desde sus respectivos puestos. Se trata de la orden de Strasser para tomar los intervalos que a la marcha de noche corresponden; pero significa al propio tiempo: «Seguidme si podéis; mas, si os fuera imposible, que Dios os guarde y hasta la vuelta».

El comandante del *L. 40* disminuye las revoluciones de sus cinco motores, y gobierna, simultáneamente, hacia babor. De una milla en frente y fondo, pasa así a más de cinco, para tornar, poco después, a su antiguo rumbo y velocidad.

Transcurre una hora, sin que nada anormal suceda.

Continúa sin verse nada. Abajo, la eterna alfombra que impide observar la mar. Arriba una implacable bruma que borra del cielo las estrellas.

Imposible resulta, en tan deplorables condiciones, determinar la posición del aparato.

Pero más vale continuar. El viento probable retrasará de seguro la llegada a Douvres.

Pasa una hora más.

Y luego otra.

Pero, a las nueve de la noche decide el comandante averiguar dónde se encuentra. No sabe qué viento reina, y no quiere exponerse a malgastar su gasolina.

Con dos motores solamente, baja a ponerse en contacto con la superficie de las nubes. Reduce, luego, en lo posible, la marcha de ambos motores. Sólo conserva la velocidad indispensable para asegurar la estabilidad del dirigible.

El piloto se instala en la barquilla de observación: una cesta de mimbre, en la que apenas puede moverse, y que va a ser descolgada del zeppelín por medio de un torno y un sencillo cable.

Por entre nubes, más solo que en una cárcel, va bajando lentamente.

Lleva consigo un plano, una brújula y un compás. Por teléfono podrá comunicar con el comandante del dirigible, que queda en el «*segundo*» esperando impaciente alguna nueva.

La zamarra de piel, el pasamontañas, los guantes de lana y la indumentaria restante son insuficientes contra el frío y la humedad.

Pero pronto disminuye la densidad del vapor de agua... Ya se respira mejor... El frío es menos intenso... La atmósfera se aclara ligeramente... Y por fin surge el reflejo de algunas luces desenfiladas.

Un telefonazo para pedir que el torno cese de girar, y el observador, colgando del vacío, trata de saber qué es lo que ve.

Debajo, una sinuosa cinta, tenuemente iluminada. En el fondo, un resplandor extraño, que parece el rescoldo de una antigua hoguera.

Sí... no cabe duda. Esa cinta corresponde al Támesis.

¿Y entonces?... El rescoldo no puede ser más que Londres.

Segundo telefonazo: «Avance 20 millas, con rumbo NNO.».

20 millas, son cerca de 20 minutos inacabables. La cesta no protege contra el aire, y el frío llega a hacerse intolerable. La barquilla se bambolea; gira alrededor de su propio eje, y parece de vez en cuando que su cable se rompió, para dar después un formidable tironazo.

Sobre Londres, la niebla impide observar. Se puede, sin embargo, determinar la velocidad del viento, y llegar a situar el dirigible sobre los docks.

Otro telefonazo: «Manténgase a 10 millas, rumbo NE., para contrarrestar la acción del viento. Barquilla puede ser izada».

Y otra vez se pierde en la espesura la frágil cesta de mimbre. Más frío; más humedad... Por fin suenan, allá arriba, los

motores... Se oyen ya distintamente... Y al cabo de un rato resurge la inmensa mole del dirigible que parece un negro techo que le ha puesto Dios al cielo.

La batalla tuvo lugar a través de la cortina de nubes.

Satisfecho de abandonar su carga que le impedía subir a mayor altura, el *L. 40* descargó sus bombas sobre el punto indicado por el observador.

Subió, entonces, rápidamente, a 5,500 metros; mas sin librarse, por esto, de la amenaza de la defensa antiaérea. El tiro terrestre era poco preciso. Es más, no se hallaba dicho tiro dirigido contra el blanco, sino que formaban las explosiones una a modo de cortina de la anchura y de la altura necesarias para obligar a la aeronave a tener que atravesarla.

A ello se decidió el comandante del zeppelín; pero con la mala fortuna de recibir un impacto directo contra el centro de su estructura metálica. Una de las células perdió rápidamente su hidrógeno. Una porción de boquetes pudieron ser tapados, pero no con tiempo suficiente para evitar todo temor de accidente.

La presión hubo de ser normalizada, desinflando en parte las células vecinas. Y la pérdida total de gas se tuvo que compensar sacrificando una gran parte de gasolina.

Quedó a bordo poco más de la necesaria para volver, y, aun eso confiando en el viento, que se presentaba favorable al nuevo rumbo.

El mal tiempo sorprendió a los aparatos cuando regresaban hacia su base.

Fué imposible zafarse de él.

Y, como siempre, se hizo preciso decidirse entre luchar contra el viento o dejarse llevar tranquilamente. El primer sistema tiene la ventaja de alejar al dirigible del centro de la depresión y trasladarlo, por consiguiente, a una zona de menos peligro. Pero, aparte de que no siempre es posible darse exacta cuenta de la situación de aquella depresión y de la dirección

en que se mueve, ofrece, dicho sistema, el inconveniente de que la gasolina puede agotarse en el momento más crítico.

Por otra parte, abandonar el aparato a su propia suerte, tampoco es posible. El viento no lo estropea; pero las corrientes verticales pueden comprometer su estabilidad. Y ésta tan sólo se restablece, con auxilio de los timones, cuando al menos un motor está marchando.

En todo caso, parecía, esta vez, que el centro de la tormenta se hallaba al norte de Terschelling, y que se acercaba rápidamente. El *L.* 40 optó, un momento, por substraerse al viento más fuerte, acelerando su marcha con rumbo Este; pero tuvo en seguida que renunciar a ello. Se decidió entonces por huir francamente hacia el Norte; mas luego, el dirigible, al hallarse sobre el Dogger Dank, cayó de lleno en otro temporal.

Las ráfagas de viento vertical balanceaban a veces el aparato hasta 300 metros del nivel del mar. Las descargas eléctricas se aproximaban. Y en tan difíciles condiciones, apenas quedaba la gasolina indispensable para llegar a casa.

No había, por consiguiente, más solución que la de atravesar valientemente la zona de depresiones. Pero apenas iniciada la nueva marcha, arreció furiosamente el temporal. Las exhalaciones entre nube y nube o entre las nubes y el mar se sucedían con intervalos de cinco segundos, rodeando en todos sentidos al dirigible, de cuyos cables y extremidades saltaban chispas enormes. Largas llamas azuladas, de 30 centímetros de longitud, emanaban de las ametralladoras. Y los hombres de la plataforma superior se hallaban, a pesar de la lluvia, circundados de anillos de azulada transparencia.

El mal tiempo duró bastante. Pero, a la postre, de madrugada, logró el dirigible desasirse de sus garras.

Tomó tierra en Ahlhorn, con el *L. 41*. De los restantes, el *L. 35* tuvo que aterrizar en Dresde; el *42*, en Yüterborg, y el *39*, rebasando la línea enemiga, fué derribado e incendiado, frente a Compiègne, por las piezas antiaéreas de los franceses.

* * *

A medida que avanza el tiempo, disminuyen sensiblemente las probabilidades de éxito. Los dirigibles, en efecto, no pueden volar de día; su vulnerabilidad es demasiado grande, y la precisión de los cañones de tierra es cada vez mayor. Es más, hasta las noches estrelladas empiezan a ser peligrosas para las grandes expediciones sobre Inglaterra.

Un dirigible que vuela a 3,000 metros, se observa desde tierra a simple vista. La Luna permite determinar la dirección de su marcha; los datos de tiro, únicamente, no pueden ser tomados.

Hay que recurrir al proyector, que ha alcanzado, en 1917, una potencia considerable. A 5,000 metros, los proyectores enfocan difícilmente a los zeppelines, pero una vez asidos con sus haces, la artillería terrestre integra para ellos una amenaza gravísima.

El ideal es disponer de un techo de nubes de suficiente altura para desaparecer dentro de él cuando arrecia el fuego de la defensa, y poder, debajo, apuntar debidamente contra los blancos.

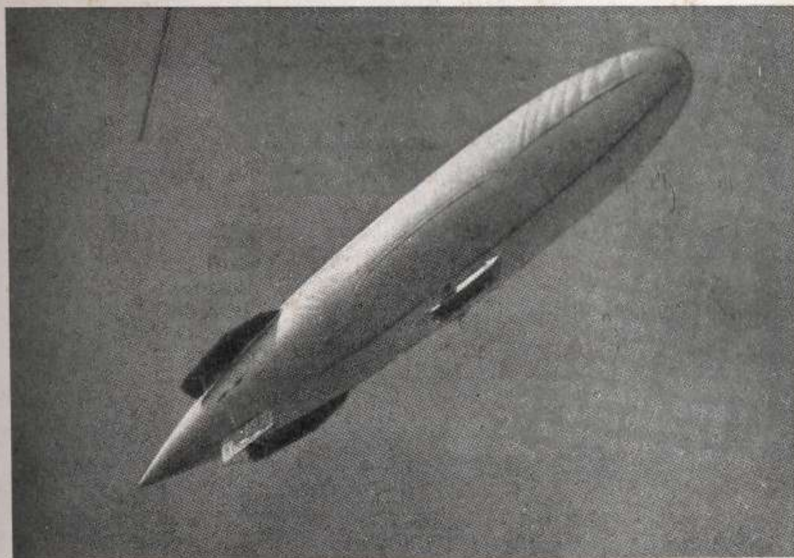
En la noche del 23 al 24 del siguiente mes de mayo, tiene lugar otro *raid* en el que se espera operar de esa manera.

El éxito conseguido, durante este viaje, fué bastante grande; pero después del bombardeo, el comandante Strasser, a bordo del *L. 44*, estuvo, con sus motores parados, navegando más de tres horas a la deriva sobre Inglaterra.

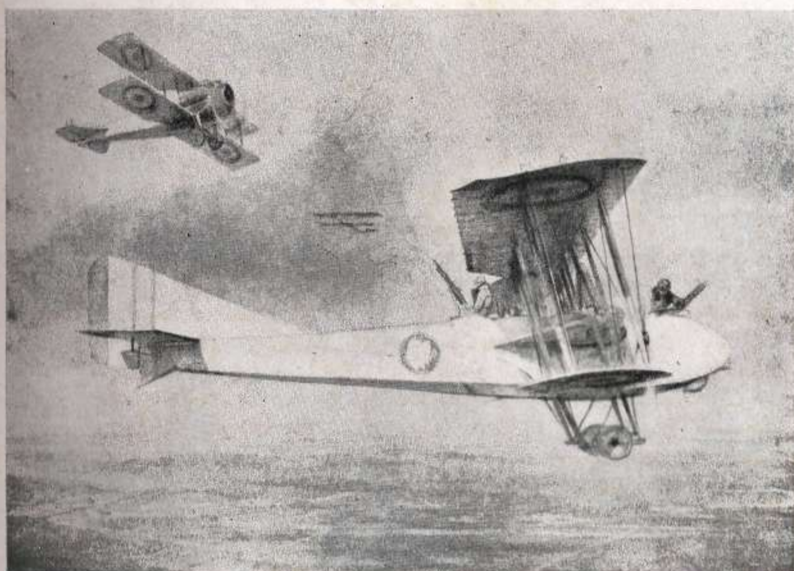
* * *

Los aviones no preocuparon nunca demasiado a los tripulantes de dirigibles. Disponían, en efecto, los segundos, de ametralladoras en suficiente número para rechazar las agresiones.

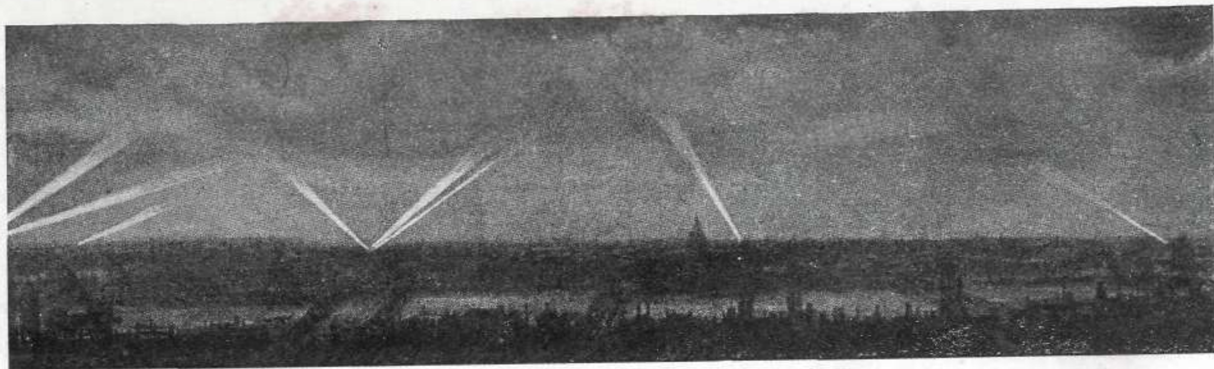
A cierta distancia, la superioridad parece estar de parte del aviador, al que enfrente se le presenta un blanco de formidables dimensiones, cuya vulnerabilidad es superior cien veces a la suya. Pero el proyectil ordinario atraviesa las células de hidrógeno sin originar daño alguno. Y para tomar como ob-



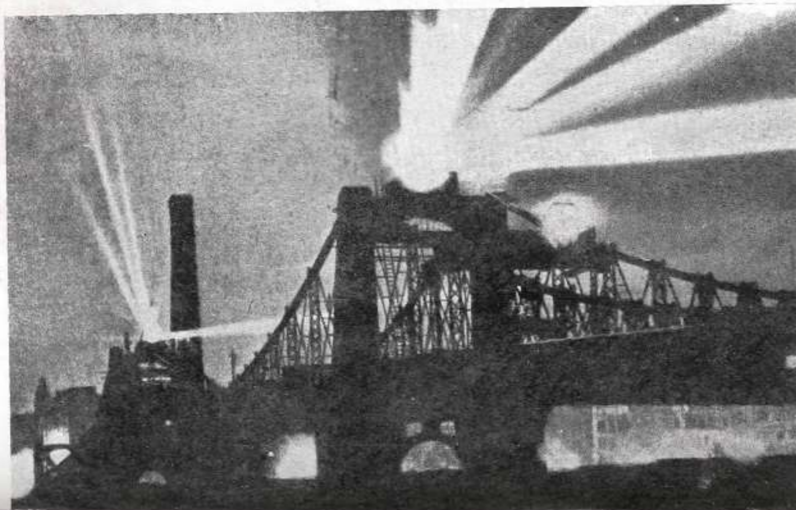
21. — **El semi-rígido inglés** *A-4*.
(Foto. N. P.)



22. — **Aparato de reconocimiento, protegido por un Spad.**
(Dibujo de E. Cournault)



23. — Londres, en plena noche, busca el dirigible que descarga sobre ella sus potentes bombas.



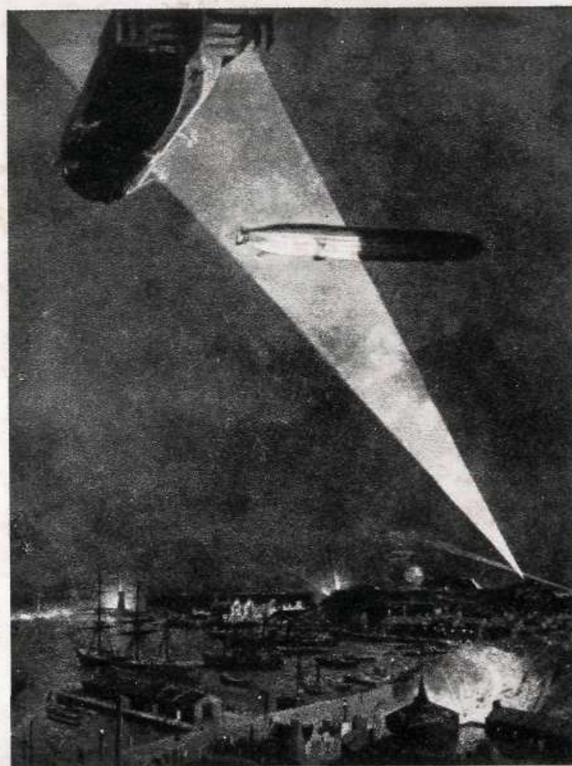
24. — Vigilancia nocturna en Londres: reflectores instala-



25. — Noviembre. 1914. En territorio alsaciano: *Zepelín acribillado por los cañones de la defensa francesa.*
(Foto. Birkelt)



26. — Septiembre 1914. La plaza de la Concordia de Paris, en plena guerra: Reflectores instalados sobre el Hotel Crillon. *(Foto. C. Press)*



27. — Junio 1915. Los dirigibles *L. 11* y *L. 14*, bombardeando la costa de Inglaterra.
(Foto. T. I. W.)

jetivo el personal, precisa acercarse demasiado y exponerse a una catástrofe segura.

La precisión del *caza*, lanzado a toda velocidad a través de la atmósfera y apuntando su ametralladora con movimientos del aparato, es bastante aleatoria. Aumenta únicamente cuando el piloto tiene serenidad suficiente para colocarse a pocos metros de su contrincante. Pero a esto sólo puede llegar cuando trata de batir un aeroplano.

Las ametralladoras del dirigible se hallan sólidamente asentadas sobre su masa. Además, tienen siempre mayor calibre que las del avión.

Todo el hemisferio superior y gran parte del de proa se hallan batidos por la máquina colocada en la plataforma anterosuperior. La de popa, por su parte, anula las amenazas de retaguardia. Por consiguiente, el punto más delicado es el vientre del dirigible; pero el avión se sitúa difícilmente debajo del zeppelín sin haber pasado antes por una amplia zona peligrosa para él.

Por último, los nuevos cañones de 20 milímetros contribuyen eficazmente a mantener a raya los aeroplanos.

De noche, las dificultades son mayores todavía. A bordo de un avión es imposible oír el dirigible. Precisa verlo, para batirlo. Pero en cuanto consiguen, los reflectores, enfocar sus haces contra el blanco, empieza la lluvia de proyectiles que vomitan desde tierra los cañones. Y, otra vez, el pequeño avión se ve obligado a mantenerse distante de su objetivo.

Mas la suerte del muy osado suele, a veces, ser enorme.

El 17 de junio fué dirigido contra la capital de Inglaterra un nuevo ataque, en el cual participaron los *L. 42, 43, 44* y *45*.

El viaje de ida tuvo lugar sin novedad; pero antes de llegar a Londres, las baterías instaladas sobre ambas orillas del Támesis rompieron sobre aquéllos un fuego intenso. Apenas iniciado este fuego, las luces de tierra desaparecieron; y los reflejos de una espléndida noche de verano apenas fueron suficientes para reconocer la dirección.

Los dirigibles, que navegaban a gran altura, no fueron descubiertos.

La defensa antiaérea estableció su barrera a vanguardia de Londres, pero demasiado tarde ya para impedir el paso a los aparatos.

Hacia las 11 de la noche, una batería próxima a Woolwich enfiló con sus proyectores al *L. 43*. Contra él arreció el fuego de los cañones de la ciudad. Mas pronto logró zafarse, gobernando violentamente a estribor y descargando de golpe una tonelada de agua.

El fuego de tierra cesó un instante para evitar mayores daños a la población. Y este descanso lo aprovecharon los aviadores para llevar a cabo su salida habitual. La escuadra entera de la defensa se elevó hasta 6,000 metros, alejándose hacia el Norte, con la esperanza de cortar, más tarde, la retirada de los dirigibles.

Media hora llevaban los aviones patrullando en grandes zigzagues, cuando, de pronto, surgió una estrella, que al poco rato se agrandó enormemente. Una llama, en las tinieblas, se acercaba hacia la tierra, y un instante después se destrozaban contra el suelo los restos de la armadura del *L. 43*.

Uno de los aviones se había encontrado frente a él a pocos cientos de metros de distancia. Navegaba a mayor altura que el dirigible. Cortó sus gases para pasar inadvertido. Pero, virando después hacia la izquierda, se abatió contra su presa violentamente, vomitando sobre el negro mastodonte las dos cintas incendiarias de su par de ametralladoras.

* * *

En octubre del mismo año fué organizado un viaje de mayor amplitud. Once dirigibles, esta vez, tomaron parte en el bombardeo de las costas de Inglaterra (1).

Pero el mal tiempo, el día 20, sorprendió repentinamente a la expedición.

---

(1) Los L. 44, 45, 49 y 50, y, si mal no recuerdo, los L. 40, 42, 46, 47, 51, 52 y 54.

Strasser, con los destellos de su proyector, comunicó la orden de regreso.

Los seis zeppelines que navegaban a retaguardia pudieron en seguida obedecer, y aterrizaron a media noche en sus bases respectivas. Pero, los aparatos restantes se desorientaron sobre tierra enemiga, y uno a uno se perdieron o fueron abatidos por los franceses (1).

* * *

En enero de 1918, un dirigible, de los de Ahlhorn, se incendió espontáneamente. Una violenta explosión transmitió el fuego a otros hangares, dando lugar a la destrucción completa de cuatro *Zeppelines* y un *Schutte-Lanz* (2).

El golpe, para Alemania, fué tanto más violento, cuanto que la construcción de dirigibles había sido, desde octubre anterior, considerablemente disminuída.

A partir de entonces, las expediciones contra Inglaterra tuvieron carácter accidental. Pero, aparatos aislados, desempeñando misiones de gran interés, continuaron hasta el último día navegando por todas partes.

Cuando Strasser se encontró sin gran escuadra, hubo de contentarse con llevar a efecto las pruebas de los nuevos zeppelines; mas, cuando ya poco faltaba para la firma del armisticio, pereció, con toda la tripulación del *L.* 70, mientras éste realizaba su primera expedición sobre Inglaterra (5 agosto 1918) (3).

---

(1) El *L.* 44 fué abtido en Saint-Clément; el *L.* 45, abatido e incendiado en Sisteron; el *L.* 49, se perdió en Bourbon-les-Bains, y el *L.* 50 quedó destrozado en Montigny-le-Roi.

(2) *L.* 46, *L.* 47, *L.* 51, *L.* 58 y *S. L.* 20.

(3) El *L.* 70 desplazaba 62,000 metros cúbicos; tenía 7 motores para navegación a gran altura; podía alcanzar 130 kilómetros de velocidad horaria, y llevar a bordo 43 toneladas de carga. Su tripulación se hallaba integrada por un comandante, un oficial de servicio, un piloto, un motorista en jefe, dos motoristas por motor, dos hombres para los timones horizontales, dos para los de dirección, un velero y dos radiotelegrafistas.

Al ocurrir esta desgracia, la Marina alemana había tenido en servicio, durante la guerra, hasta 73 grandes dirigibles, la mayor parte de los cuales eran zeppelines.

De ellos: 23 fueron destruídos por el enemigo; 25, por el maltiempo y las tormentas; 12 ardieron en sus hangares, y los 13 restantes fueron desmontados por demasiado anticuados.

CAPITULO V

CATTARO

De sobremesa, terminado el almuerzo de los días de gran cumplido, nos lo cuenta, este bombardeo, uno que entonces se contentaba con el último puesto de la formación, pero que hoy es el comandante de *stormo* (1) de más prestigio en Italia. Presentes están: el ex jefe de Estado Mayor de la Aeronáutica, general Armani, que asiente con emoción a cuanto refiere su antiguo alférez, y alguno de los que en tierra presenciaron la salida de los aparatos sin haber conseguido participar en el *raid*.

El almuerzo ha sido en honor de Ferrarin, que regresa de América, después de batir el récord de la distancia. Pero *el Moro*, como lo llaman sus compañeros, es hombre de pocas palabras. El libro que ha escrito sobre sus grandes aventuras aéreas le ha sido arrancado, capítulo a capítulo, por un editor de Milán, pues él considera que todo tiempo que se resta al pilotaje es perdido para la vida del aviador. Hoy, además, la expresión del *Moro* es más triste que de costumbre. El agasajo de los amigos de Ciampino (2) le recuerda la odisea del Brasil, que ha costado la vida a Del Prete, su compañero a bordo de *S. 64*. Y, por esta razón, sin duda, nadie insiste para que narre

---

(1) *Stormo*, en italiano, significa «bando de aves». Se emplea como denominación de los regimientos de aviación, cualquiera que sea su especialidad.

(2) Ciampino es uno de los campos de aviación de los alrededores de Roma.

su interesante viaje, y todo el mundo prefiere que alguien recuerde las grandes victorias de otros tiempos.

Las puntas de la mesa, en el comedor de oficiales, se han quedado vacías. La gente de servicio está ya en los hangares. Los demás, se van acercando hacia los centros, donde están los *pezzi grossi*, que cuentan cosas de la época de guerra. Baracca, Locatelli, Casagrande, etc., han sido nombrados una porción de veces. De Viena se ha dicho un poco. De Pola, algo más. Pero, ahora, todos se agrupan para oír lo de Cattaro:

«El día entero — nos refiere, en efecto, el comandante del aeródromo — nos lo pasamos contemplando el cielo. La mañana había amanecido hermosa; pero a medida que subía el Sol, fueron surgiendo del horizonte nubes blancas y algodonosas que nos amargaron la existencia. A pesar de ello se trabajó intensamente para preparar los aparatos, probar los motores, cargar las bombas y llenar los depósitos de aceite y de gasolina. La labor duró hasta el fin de la jornada. Y ya casi habíamos olvidado la cuestión del tiempo, cuando anunció el capitán Armani, jefe del grupo y de la expedición, que desde luego se partiría.

»Antes de la cena, pude, un instante, llegarme a la torre del aeródromo. Un poco de bruma difuminaba la línea de separación entre la tierra y el mar. Pero la noche se presentaba espléndida, y la Luna, casi llena, presagiaba un éxito seguro.

»Los *Caproni*, con sus enormes planos rectangulares y su complicado entramado de alambre, estaban alineados frente al viento. Todo el mundo, a las diez y media, estaba a bordo de su aparato. En el primero, el capitán. En el segundo, D'Annunzio, que tomaba el mando de la primera escuadrilla; y, en los restantes, gente de escasa graduación, contenta, toda ella, de intervenir en la empresa.

»Faltan pocos minutos para las once cuando parte el jefe del grupo. La cola de su aparato se alza en seguida, pero las ruedas sólo despegan, torpemente, allá en los confines del terreno disponible. Todo el mundo está atento para aprovechar

la lección. Hay que rodar a 1,800 revoluciones, y tirar suavemente de la palanca.

»Los aparatos, uno a uno, van saliendo. Dan una vuelta sobre el aeródromo, y apenas tomada algo de altura, apuntan con sus proas hacia el Adriático. Cuatro minutos de intervalo entre las unidades de la escuadrilla, y cerca de diez de cada una de éstas a la siguiente.

»Disminuídos los gases ligeramente, pasan los motores a su régimen normal. Todo suena a la perfección. Echo un vistazo al tablero para ver los cuentarrevoluciones, y luego observo, rápidamente, los diferentes voltímetros, amperómetros e indicadores de los depósitos.

»Tranquilizado del todo sobre la cuestión motores y aparato, aseguro los sujetadores del mapa. Leo el rumbo, a pesar de tenerlo ya grabado en mi memoria, y lo comparo con la indicación de la brújula. Corrijo ligeramente la dirección. Vuelvo a los cuentarrevoluciones. Y continúo, sin cesar, buscando errores que alivien la extraña sensación que origina el aeroplano cuando la tranquilidad a bordo es absoluta.

»Las ondas centellean diversamente. Parecen cuentas de cristal que se agitan, allá en el fondo de las tinieblas. Llevamos veinte minutos de vuelo, cuando vemos a estribor un faro blanco: un torpedero que nos sigue y nos saluda. Diez minutos más, y la última señal amiga desaparece.

»Poco a poco, vamos ganando altura. Pero a medida que el altímetro va señalando más, parece que el mar se acerca. El reflejo de la Luna desaparece, y ya no queda a nuestros pies más que una interminable y espesa bruma.

»Una hora entera transcurre sobre el agua. Se alza un poco de viento Norte, que en la palanca se nota principalmente; pero es imposible, con los elementos disponibles, apreciar la derivación del aparato.

»Media hora más, y todo sigue tranquilo. Empiezo ya a impacientarme, cuando veo, delante de mí, al observador que se levanta y gesticula enérgicamente. Miro hacia abajo, en la dirección que él señala, y veo una bahía, circundada de rocas

y exenta de todo vestigio humano. Volamos sobre la tierra dálmata, a 3.500 metros de altura; pero, de momento, no podemos fijar nuestra situación. Sabemos, solamente, que la punta de tierra sobre la cual pasamos no es la de Ostro; ni aquella boca, la de Cattaro que buscamos.

»De pronto, aparecen unas señales luminosas. Nos toman, sin duda, por austríacos, y, como podemos, contestamos con nuestras luces. Hacia aquéllas nos orientamos, para buscar la montaña, pero, apenas a su altura, encontramos agua otra vez. No entiendo una palabra; en las islas del Adriático no existen tales montañas. Pasa un rato. Doy una vuelta para observar más despacio. Y veo finalmente que el observador alza los brazos. Por fin ha comprendido. Me pasa un papel escrito, en el que dice: «Estamos al norte del lago de Escútari.» Y es que el viento, sin darnos cuenta, nos había llevado a más de 20 kilómetros al sur de Cattaro.

»Pasamos sobre Cetiña, la capital del Montenegro. Luego cerca de Lovcen, en la que nos habían anunciado la existencia de baterías antiaéreas. Y, por fin, hacia la derecha, vemos las primeras luces de nuestra meta.

»Las luces son reemplazadas por reflectores; pero éstos se apagan en seguida. De unas alturas, nos tiran unos cuantos cañonazos; pocos, sin embargo; parecen haberse arrepentido. Otras luces se encienden, para apagarse también. Se adivina una intensa desorientación.

»Pasamos sobre la isla de San Marcos. Vemos tres naves dispuestas paralelamente, y una cuarta, a proa, atravesada. También encienden, estas naves, sus reflectores, e igualmente los apagan poco después. Por una y otra parte se ven resplandores de cañonazos; pero en vano buscamos las explosiones. Más resplandores surgen... ¡ah! sí, comprendido: son los efectos de las bombas de los primeros aparatos que han llegado, sobre la base de submarinos. A la izquierda, arde un depósito enorme, acaso de nafta o de gasolina. Delante de nosotros, aparece una inmensa llama, color naranja, de una serie de barracones que están quemándose.

»Pero no hay tiempo que perder. Hay que elegir rápidamente un objetivo para las bombas. Muy cerca de nuestra vertical asoman los almacenes de Melinia, de acuerdo con cuanto señala el amplio croquis que nos acompaña. Nuestro *Caproni* va a pasar sobre ellos. El bombardero se asoma para mirar por el alza; agarra la empuñadura del aparato de las municiones; deja pasar unos segundos, y, una vez... dos veces, gira el artefacto, para dejar caer una granada... y otra granada, de 100 kilogramos de peso.

»Sobre los docks de Gianovich, la operación se repite. Y, esta vez, se desprenden del *Caproni* hasta cuatro bombas, pero de menores dimensiones. Son las últimas de la dotación.

»Abajo, entre tanto, el desorden es imponente. Llamaradas y resplandores producidos por los incendios; los reflectores de los fuertes de Lustica, que pasean sus luces por el firmamento rebuscando en las tinieblas el enemigo invisible; piezas diversas que rompen el fuego sin saber hacia dónde tiran, etc. Un espectáculo sublime, cuando se observa desde el cielo.

»Atrás lo dejamos todo, y finalmente rebasamos la Punta de Ostro, para encontrarnos otra vez sobre el mar abierto.

»Bajamos poco a poco, y al cabo de diez minutos nos hallamos sobre un densísimo banco de nubes. La Luna está en lo más alto de su carrera; y tan clara está la noche que la sombra del aparato se dibuja sobre los cúmulus variando de tamaño a cada instante.

»Después de una interminable hora de navegación, continuamos separados del mar por las nubes, cada vez más densas... Falta poco, seguramente, para divisar la costa. Hay que buscar un claro para bajar, y orientarse algo mejor. Pero, abajo, sigue viéndose mal. Hay otras nubes por todas partes, y, cerca del suelo, una bruma densa, impenetrable. La tierra, sólo a ratos se divisa; pero basta verla de cuando en cuando para orientarse.

»El nivel de la gasolina empieza a bajar demasiado. Ya se observan, sin embargo, los reflectores del campo. Reduzco la velocidad de los motores, y pico francamente hacia la tierra.

Un instante de emoción, todos pasamos, al cruzar la bruma, por no saber dónde termina. Hay que fiar en el altímetro: doscientos metros... ciento... cincuenta... y, por fin, los reflectores adquieren toda su fuerza. Cierro completamente los gases, y aterrizo al lado de los demás *Caproni*.

»Cinco horas y cuarto ha durado el vuelo. En los depósitos no queda ni una gota de gasolina.»

CAPITULO VI

París, en la época del «Gotha»

En el rincón de siempre, alrededor de una botella de champaña, sin destapar todavía, hay un grupo de tres personas que charlan pacíficamente. El ambiente del local es frío, extraño. Sus paredes están tapizadas de verde; pero un enorme zócalo de madera ennegrecida sirve de base a las cerámicas de colores vivos que adornan la habitación. Un vejete, con una cinta roja en la solapa, ayuda a los músicos a preparar sus instrumentos; con un gesto rutinario deposita sobre el piano un cartapacio de papel; luego, gira una llave, y enciende lentamente el gas del lúgubre lugar.

Son las once de la noche (1). Las representaciones en los teatros están a punto de terminar; la luz de la capital ha desaparecido ya; pero es la hora en que la vida clandestina empieza, tantas veces interrumpida por las incursiones de los agentes.

El local de que hablamos no ha sido descubierto todavía. Se entra por el portal de una casa de inquilinos; un patio, un pasillo largo y dos puertas consecutivas conducen a él. Los taxis se paran al borde del Sena, más arriba o más abajo, pero nunca en el sitio exacto; luego regresan, a través del inmenso parque de Bolonia, hacia París. A la salida del patio hay un álbum en el que firman, cada noche, los socios del supuesto club que van llegando.

---

(1) Del 30 al 31 de enero de 1918.

A la luz de otras boquillas que el vejete ha encendido, se ve algo mejor el rincón en que charla nuestro trío. Ella, sentada en el ángulo, lleva el mismo vestido negro de otras noches; su cara interesante, con dos ojos como carbones, parece recubierta de una mascarilla de cera; sus manos son finas y bien cuidadas, del mismo blanco que los brazos y de una hechura que dice a las claras su origen parisiense. A derecha e izquierda, como si nadie les escuchara, dos oficiales, con el nuevo uniforme azul celeste, hablan del mando y de la guerra.

Una tras otra, las mesas se van llenando, y con la gente que llega van subiendo de tono las conversaciones. La música empieza con un *one step* que hasta en el frente es conocido; pero nadie se mueve de nuestro rincón, y sin querer se oye el palique de los dos amigos que discuten.

Dos años enteros lleva París sin bombardeo de aviones. Y versan precisamente los comentarios sobre los rumores de una próxima agresión y la posibilidad de rechazarla con los elementos que a la sazón se tienen.

El más vehemente, manco por cierto, pretende que el silencio de los germanos es debido a la imposibilidad de rebasar la defensa contra aeronaves de la capital. Al tiempo que asegura su compañero que a una altura suficiente podrá llegarse a vencer la resistencia.

El sector peligroso para París seguía siendo, como en años anteriores, el comprendido entre el Oise y el Somme (1); pero este espacio se halla defendido a fondo por una masa de 600 aparatos, dispuestos, en su mayor parte, a intervenir al primer aviso. Un grupo y una escuadrilla del cuarto Ejército francés están en Chalons-sur-Marne; otros tantos elementos del quinto, en Ville-en-Tardenois; una escuadra independiente tiene su base en Fère-en-Tardenois; una escuadrilla del sexto Ejército, la suya en Soissons, y otro grupo independiente se halla, finalmente, establecido en Pierrefonds.

---

(1) El frente, en la época de que tratamos, pasa por Reims, le Chemin des Dames, La Fère y Saint-Quentin.

De la vigilancia directa de la capital se hallan encargadas, solamente, unas cuantas docenas de aviones, cuya base radica en Le Bourget. El servicio se lleva a cabo mediante patrullas aisladas; pero éstas son generalmente pocas, porque el frente lo absorbe todo, en estas semanas de intensa lucha. Los *Spad* están dedicados a la vigilancia diurna. Los *Nieuport,* menos céleres, se ocupan todavía de la nocturna.

Noche y día se suceden las rondas por el aire. Tres aparatos, en servicio de protección inmediata, se mantienen constantemente en las proximidades de París; otros tres vigilan, a cierta distancia, los itinerarios probables, y, por último, un servico de alerta se halla siempre dispuesto para tomar el vuelo.

Las 400 ametralladoras de la *D. C. A.* han sido organizadas por secciones de 4 a 12 máquinas, y establecidas en los lugares más convenientes de los alrededores. La artillería antiaérea, provista ya de elementos para la determinación de los datos de tiro y la corrección de los disparos, constituye una enorme masa de más de 500 piezas, agrupadas en núcleos de 4 u 8, y perfectamente enlazadas con los elementos del aire (1).

Los puestos-escucha se hallan montados sobre toda la extensión de territorio comprendida entre el frente y la capital. Pero, además, los reflectores están debidamente instalados (2).

---

(1) En marzo de 1915, cuando empezaron, sobre París, los ataques de los zeppelines, la *D. C. A.* de la capital disponía de 34 cañones antiaéreos de 75, un autocañón, 3 puestos de ametralladoras y unos 20 proyectores; servidos, todos estos elementos, por 36 oficiales, 180 suboficiales y clases de diversas jerarquías, y 810 artilleros o marineros. Pero, al terminar la guerra, o sea unos cuantos meses después del momento de que tratamos, contaba ya con unos 1,500 oficiales, 40,000 hombres, 900 cañones, 600 ametralladoras, otros tantos proyectores, y millones de proyectiles de toda especie. Es más, se trataba entonces de duplicar los efectivos de la defensa de París (J. Poirier, Ob. cit.).

(2) A partir del 19 de noviembre de 1914 desaparecen los famosos reflectores de la plaza de la Concordia, de la torre Eiffel y del Mont-Valérien. Fueron reemplazados por 20 puestos, a un aparato cada uno, instalados en los arrabales a inmediación de cada una de las estaciones

El sonido, en efecto, es insuficiente para fijar la situación de los aviones enemigos. Los aparatos vuelan ya lo suficientemente de prisa para dificultar los cálculos de predicción. A 10 kilómetros de distancia, el ruido del motor tarda medio minuto en llegar. Durante ese tiempo, a 120 kilómetros por hora, o sea a 2 kilómetros por minuto, el aparato recorre unos 1000 metros. Se halla, por consiguiente, francamente desplazado con relación a la situación dictada por el sonido.

Pero es lo cierto que pilotos y artilleros se entienden siempre mal para defender la capital de Francia. De noche, principalmente, es dificilísimo obtener de su empleo combinado un rendimiento oportuno. Los aviadores se quejan justamente de las explosiones de los *shrapnell*, que les impiden operar libremente y dedicar su mayor esfuerzo a la busca del enemigo. El cielo de la ciudad, surcado de trayectorias y moteado de infinitas explosiones, parece dividido en compartimientos cuyas paredes interceptan todo avance. Los reconocimientos quedan reducidos a zonas pequeñas; aquellas, precisamente, que mayores garantías de seguridad ofrecen. Resulta, por consiguiente, inútil el esfuerzo de los aviadores. Jamás ha tenido lugar un encuentro serio para la defensa; en cambio, son constantes los accidentes que ocurren como consecuencia de aterrizajes forzados en plena noche.

Por otra parte, los aviones de tierra sólo difícilmente pueden rechazar a tiempo una agresión. Precisa para ello, en efecto, que los puestos de la defensa o el servicio de vigilancia aérea descubran los aparatos enemigos, que estarán muy altos seguramente, pues se vuela casi siempre a 5,000 sobre el terreno. Hay que contar, además, con un mínimo de diez minutos para transmisión de noticias y dictar las órdenes; con veinte más para que los pilotos se instalen, pongan en mar-

---

de mando del tiro antiaéreo, y 12 grupos de tres proyectores situados en los intervalos de las baterías de la defensa. En el día de que tratamos los reflectores ascendían ya a cerca de 500.

cha sus motores (que aun no tienen elementos automáticos) y se reunan para volar en escuadrilla, y otros veinte, finalmente, para ascender lo necesario para entablar el combate. Cincuenta minutos en total. Lo suficiente para recorrer una distancia superior a 100 kilómetros. Pero a tal distancia de París se hallan ya los aparatos cuando rebasan el frente.

Los artilleros, por su parte, también tienen dificultades. Temerosos de equivocarse, tardan siempre mucho en romper su fuego; y es que los aviones se distinguen difícilmente. Además, cuando las propias patrullas se acercan al enemigo, precisa, para dejarlas en libertad, suspender el tiro de las piezas.

Unos y otros reclaman independencia, y basan su propia libertad de acción en la necesidad de operar aisladamente. Por eso, hubo una época, que coincidió con los grandes *raids* de dirigibles (1915), en que las escuadrillas de caza eran las únicas encargadas de la protección de París. La artillería sólo tiraba desde el momento en que los aviones enemigos eran divisados hasta aquel otro en que los aparatos de la defensa emprendían su vuelo; entonces, el cielo quedaba libre a los pilotos para evolucionar en todos sentidos sin temor al fuego de las propias piezas. Pero ahora (1918) prevalece la teoría contraria. La aviación de la *D. C. A.* ha cedido su puesto, en absoluto, a la artillería. El 64.º regimiento antiaéreo (creado en 1917), puede disparar libremente, y utilizar a millares, cada noche de ataque, las granadas de su dotación, consiguiendo, de esta manera, rechazar una parte de los aviones, derribar alguno de vez en cuando, y obligar a los pocos que alcancen su objetivo a mantenerse, sobre el cielo de París, a una altura que dificulta la puntería e impide la rectificación del tiro.

Los globos cautivos — pequeños *caquot* de la defensa — integran, finalmente, un obstáculo de importancia. Establecidos aisladamente a 2,000 metros de altura, o en tándem, a cerca de 4,000, obran pasivamente por su sola acción de presencia. Es poco probable que los aparatos alemanes tropiecen con tales globos; pero la posibilidad de inutilizar una de las partes más

vitales de su fuselaje obligará a todos ellos a mantenerse por encima de la altitud que pueden alcanzar aquellos globos (1).

* * *

Pero al fin protesta de tanta técnica nuestra *donnina* de ojos negros. «A mí no me importan vuestras cábalas; quiero bailar y olvidarme de todo, que no sabemos lo que el tiempo nos reserva.» Y bailaron, ella, con las dos manos sobre los hombros de su pareja, y él, con el extremo de su manga izquierda en el bolsillo de la guerrera. Bailaron espléndidamente, como gentes acostumbradas al ritmo de aquella música y de antaño conocedores del estilo de cada cual. Parecía reconquistarlo, celosa incluso del compañero que para tres días llegaba de su sector.

Las primeras botellas estaban ya vacías, y la gente parecía olvidarse de lo que sucedía en Francia, cuando una sacudida brutal, seguida de una explosión fantástica, se hizo sentir (2). Fué tan intensa la conmoción, que algunos rostros palidecieron. Hacia la calle se arrojaron unos cuantos, con la pretensión de encontrar un punto negro en las tinieblas de la noche. Los demás, pasados unos instantes, reanudaron la danza. Transcurrieron diez minutos sin más incidentes. Y todo parecía olvidarse, cuando una nueva explosión se dejó oír (3).

Pero esta vez, la mayor distancia tranquilizó a la gente. Otras cuantas detonaciones se oyeron a continuación, cuyas ondas llegaban al parecer de la dirección de París. Los intervalos de silencio eran cada vez menores. El bombardeo llegó a convertirse, un instante, en un repiqueteo furioso. Luego, fue-

(1) En el momento citado había 14 secciones, a 10 globos cada una, instaladas en los alrededores de París. De día, se ocultaban en los diferentes bosques; pero apenas desaparecida la penumbra del crepúsculo, empezaban los carretes a girar, y de todos lados surgían, en sus envueltas invisibles, los centinelas de las grandes altitudes.

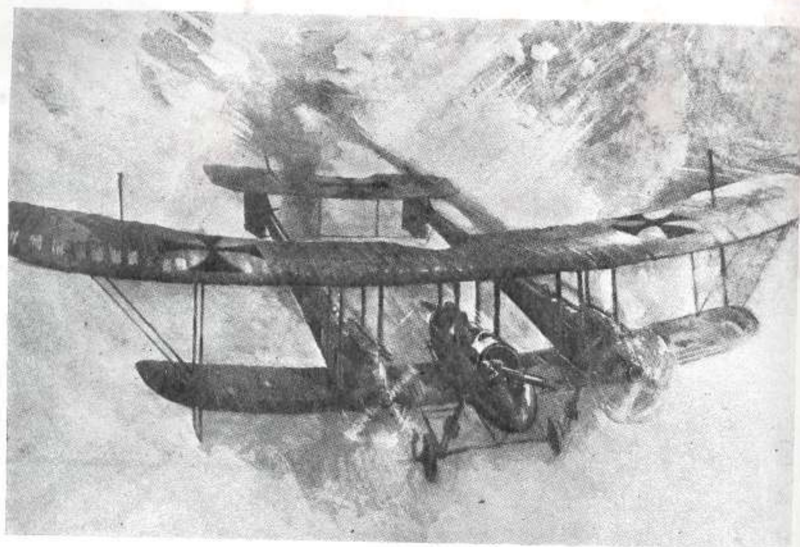
(2) 11'40 de la noche.

(3) 11'50 de la misma noche.

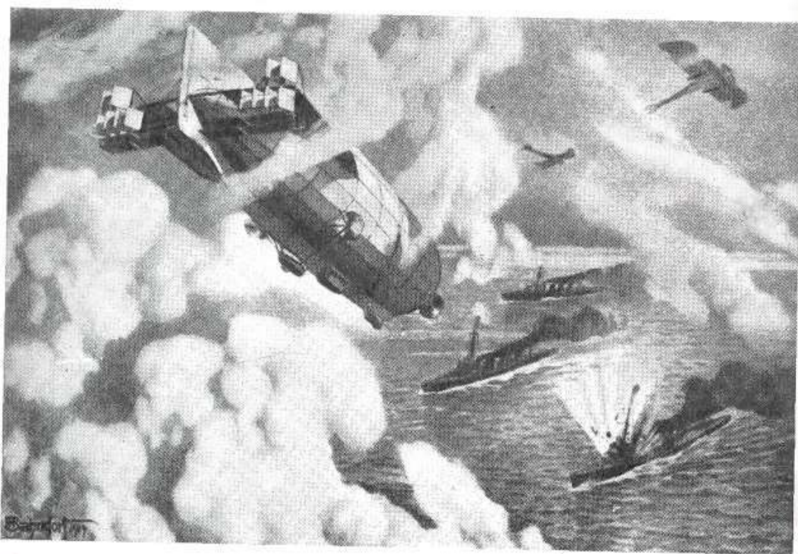


28. — 1915. Otro aspecto del bombardeo de las costas inglesas. Los dirigibles alemanes encima de Newcastle, sobre el Tyne.

(Dibujo de Malchin)

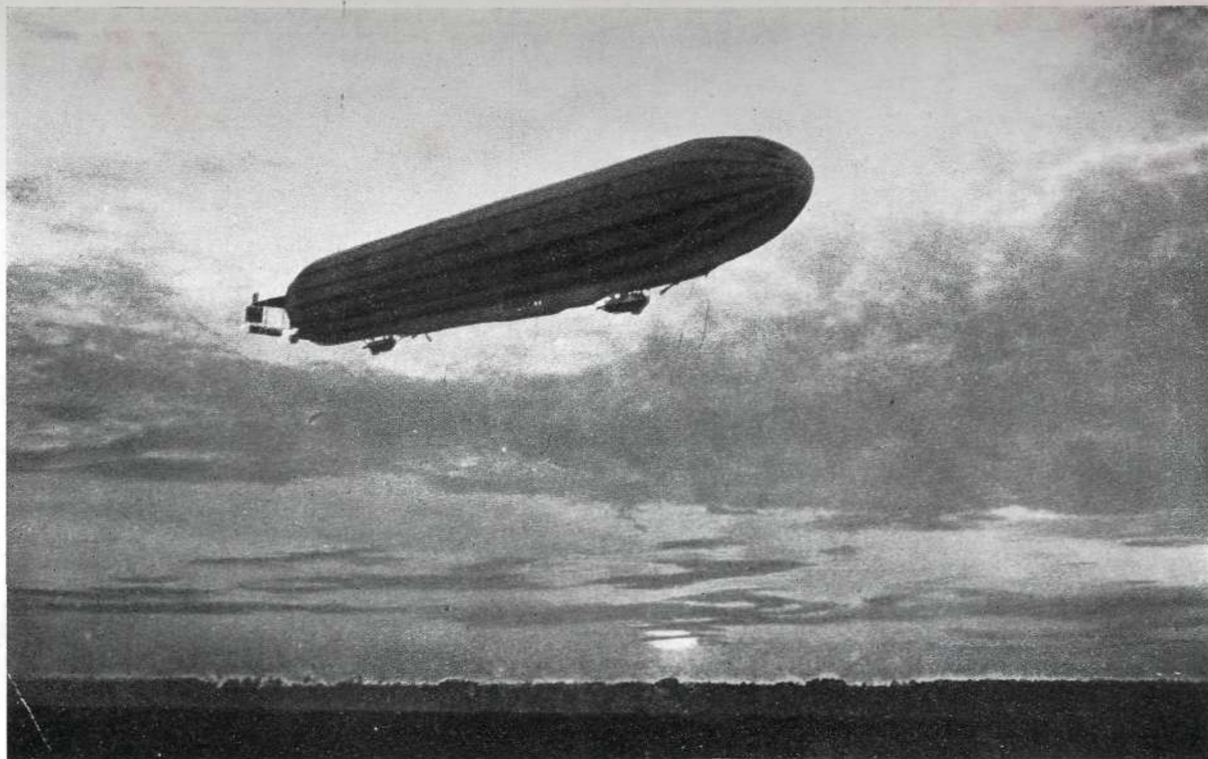


29. — Julio 1915. Un « Gotha » descubierto por la artillería *terrestre*, trata de refugiarse entre las nubes.



30. — Febrero 1915. Un dirigible alemán, combatiendo con los destructores de la escuadra inglesa.

(Clichés T. I. W.)



31 — Abril 1915. La primera aparición del enemigo: el dirigible vuela, tranquilo, a escasa altura sobre el nivel del suelo.
(Foto. T. I. W.)



32. — 1915. Efectos de un «raid» de Zeppelines.
(Dibujo de Schutze)

ron de nuevo espaciándose las detonaciones. Y, por último, cerca ya de la una, cesaron completamente.

Pero la atmósfera se había enrarecido demasiado.

Por ansiedad, unos cuantos, y por decoro, los restantes, fueron todos los ocupantes de *la boîte* abandonando el local. En la calle se oían claramente los últimos disparos consoladores de la *D. C. A.*; pero esta vez, sin comentarios, emprendieron nuestros amigos su regreso hacia París.

Al llegar a la Estrella, los dos oficiales se abrazaron con efusión. La tremenda sinfonía escuchada había intensificado en ellos el cariño extraño de los que al borde del abismo caminan juntos. Ella, en cambio, a pesar de los alardes de entusiasmo de su amante, empezó a sentirse terriblemente sola.

* * *

Treinta aviones participaron a este primer ataque de la nueva serie de bombardeos de París, agrupados en dos escuadras, de a cuatro escuadrillas cada una. De los aparatos, 16 son bimotores, grandes mastodontes de la época capaces de transportar las nuevas bombas de 300 kilogramos. Son los primeros *Friedrichshaffen,* que el público aun sigue llamando *Gothas.* Su superficie alada, enorme para aquella época, se halla repartida entre dos planos. Los motores alcanzan una potencia de 270 CV. (1).

Sobre París sólo volaron once de los treinta aparatos, descargando, en total: veinticinco bombas de 10 kilogramos, treinta y dos de 50, diez de 100 y dos de 300, aparte de una serie de proyectiles incendiarios de menor peso que los anteriores (2).

---

(1) El bimotor *Friedrichshaffen* de bombardeo, con 540 CV. de potencia, 95 metros cuadrados, y capacidad para 600 kilogramos de bombas y tres horas de autonomía, o 300 kilogramos y 5 ó 6 horas de vuelo, podía alcanzar, a 3.500 ó 4.000 metros de altura, una velocidad de 150 kilómetros por hora.

(2) Los aparatos se hallaban cargados en la forma siguiente: los

Los otros diecinueve fueron rechazados por la artillería y los *caza* de la *D. C. A.*; pero antes de emprender la retirada descargaron sus municiones sobre los arrabales, y esto explica el considerable número de impactos que en ellos tuvieron lugar (1).

Uno de los proyectiles de 300 kilogramos cayó sobre una casa de la calle de Claude Tellier, atravesando los cuatro pisos sin hacer explosión, pero llevándose por delante en el tercero a una pareja que tranquila reposaba en su cama matrimonial. El otro fué a incrustarse, entre los rieles de un tranvía, a bastante profundidad del suelo, originando cuarenta y ocho horas de una labor de romanos para su extracción. Dos bombas de 100 hirieron a mucha gente, destruyendo los dos pisos superiores de las casas que batieron. Pero los impactos más mortíferos fueron los de tres granadas de sólo 10 kilogramos que cayeron sobre una aglomeración de gente acumulada, en la carrera de Vincennes, contra una entrada del *metro* (2).

* * *

Cuarenta días más tarde (8 de marzo), fué lanzado contra París el segundo ataque de la serie *Gotha*. Hacia las ocho de la noche avisaron las sirenas; sesenta aparatos de la defensa despegaron de tierra, para oponerse a otros tantos que por los valles del Oise y del Marne se aproximaban a la capital, y a las 8 h. 54 m. abrió el fuego la artillería.

Tres aviones solamente lograron cruzar la defensa; lanzando 28 bombas sobre París. Mataron a 59 personas, e hirie-

---

que llevaban las bombas de 300 kilogramos, con un proyectil único; otros siete tenían a bordo una bomba de 100 y cinco de 50; los demás, una de 100 y un número variable de 10 y de 50.

(1) Sesenta y ocho bombas de 10 kilogramos, cuarenta y cuatro de 50, y siete de 100 (aparte las incendiarias), fueron las descargadas sobre diversos pueblos de los alrededores de la capital (J. Poirier; ob. cit.).

(2) 13 muertos y 12 heridos.

ron a 41 más. La *D. C. A.* consumió hasta 9,600 granadas, que derribaron un solo aparato, pero evitando una catástrofe mayor.

* * *

Las cifras van en aumento. El 11 de marzo, son setenta los aviones que a París se dirigen. Forman parte de una sola agrupación, organizada en nueve escuadrillas. Cinco aparatos atraviesan la barrera defensiva, a pesar de los 10,500 proyectiles que la D. C. A. consume. Las bajas son más de 300, pero debidas, en gran parte, a la falsa maniobra de un inmenso núcleo de gente que, siguiendo las órdenes dictadas, se refugiaba en el metropolitano.

Ese día se produjo un incendio en una serie de barracas contiguas al Ministerio de la Guerra; pero a costa de esfuerzos gigantescos fueron salvados de la hecatombe los archivos de las jefaturas más importantes. El público, un poco inquieto, permaneció hasta tarde contemplando las grandes llamas que surgían del edificio. En los diferentes corros se oían comentarios sobre las consecuencias que el incendio podía traer. Pero a medida que fué bajando la intensidad del fuego, fueron recobrando los ánimos su habitual tranquilidad.

* * *

Nuevos ataques tuvieron lugar el 22 y el 24 de marzo; el 1, 11 y 23 de abril; el 15, 17, 21, 27, 29 y 31 de mayo; el 13, 15, 17 y 28 de junio; el 1, 18 y 22 de julio, y el 15 de agosto.

Unos cuantos son rechazados por la defensa. Otros originan tremendos efectos. Pero, en conjunto, sigue, París, tranquila. Los casos de pánico son escasísimos. La gente, lógicamente más prudente, escucha los consejos de la Prensa y ejecuta las órdenes de la defensa civil contra aeronaves. Ya no se ven las antiguas fotografías de la época del *Taube*, en las que cen-

tenares de parisienses aparecen con sus gemelos contemplando el avión germano que vuela sobre sus cabezas para sembrar la muerte.

* * *

Los *Friedrichshaffen* empezaron sus excursiones con las antiguas bombas. Pero la capacidad relativa de que disponían y la conveniencia de utilizarla, hicieron pensar en otros proyectiles más pesados. Fué adoptada, para asegurar la estabilidad en la caída, la forma de un inmenso cigarro alargado; y, para intensificar aún más dicha ventaja, la cola quedó provista de aletas. Las nuevas bombas pesaban, como hemos dicho, 50, 100 y 300 kilogramos. Las hubo para efectos contra la gente; otras fueron demoladoras; y las últimas que se fabricaron, incendiarias.

Siendo el acero demasiado duro para obtener de la explosión un efecto verdaderamente útil, y demasiado blanda la fundición para asegurar la compacidad de sus diversos trozos, las bombas corrientes fueron hechas de fundición endurecida. Provistas de una espoleta ultrasensible, que daba lugar a la explosión apenas iniciado el contacto con la tierra, los pedazos del proyectil, que podían ascender, en número, a 3,000, integraban un denso haz de forma cónica que alcanzaba el suelo formando con la vertical un ángulo de 30 a 40 grados.

Las bombas demoledoras eran generalmente de acero. Oscilaban sus pesos entre 100 y 300 kilogramos. Su espoleta funcionaba lentamente, y un refuerzo de acero endurecido que envolvía su ojiva intensificaba aún más la fuerza de penetración. El retardo de la espoleta era del orden de un centésimo de segundo; pero suficiente, a pesar de ello, para dar tiempo a la perforación completa de las cubiertas o tejados más corrientes y asegurar la explosión a relativa profundidad.

La época de los *Gotha* representa, para París, un consumo de 103,500 proyectiles y un gasto de 160 millones de francos (de los cuales 6 correspondieron a las municiones).

Las bajas originadas por las 25 toneladas de bombas arrojadas durante la misma ascendieron a 237 muertos y 539 heridos (1).

(1) J. Poirier: Ob. cit.

CAPITULO VII

VIENA

9 de agosto de 1918

D'Annunzio, en su *S. V. A.* todavía, se desabrocha el casco y grita: «¡Gloria a la Serenissima!». Luego abraza a Palli, su piloto, y todos le oyen exclamar con entusiasmo: «A este hombre, hay que enaltecerlo».

Agil aún, desciende del aparato, seguro de dónde pone, uno tras otro, sus pies. Ningún signo de cansancio en la afilada faz del poeta; tan sólo expresa su extraño semblante la satisfacción de ver realizado su ideal. El vuelo ha sido digno de su historia literaria. El gesto de la escuadrilla, por D'Annunzio dirigida, ha sido lo que, en Italia, se llama «italianissimo»: una mezcla a partes iguales de quijotismo y bravura, convenientemente adobada con una espléndida *réclame*.

Los siete aparatos están en línea, junto al hangar que les corresponde. Sus motores, aun calientes, exhalan olor a grasa mal quemada en los cojinetes. Sobre el flanco del fuselaje, sendas pinturas reproducen la imagen del león de Venecia, que contempla, en lo alto de su columna, el alegre campanile de San Giorgio. D'Annunzio ha adoptado, en efecto, para su unidad, el título antiguo de la gran república de los Dándolo y los Mochenigo; ha querido testimoniar, con el nombre de *Serenissima,* su eterno entusiasmo por la patria friulana.

Allegri, Locatelli, Censi, Granzarolo, Finzi, Massone y Palli,

al que hemos visto llegar con el poeta, están ya en tierra. Forman un grupo en el que falta Sarti, que hubo de aterrizar cerca de Viena. Se abrazan, y pronto empiezan los primeros comentarios sobre el viaje.

Pero, la gente acude de todas partes. El grupo aumenta: oficiales de otras escuadrillas, parientes, periodistas, etc. Todos quieren estrechar la mano del «Comandante», y que les cuente lo sucedido. Todos se contentan, sin embargo, con una frase de cada uno. Los fotógrafos interrumpen las narraciones. Los amigos las hacen recomenzar. Y nadie consigue, en el bullicio de la llegada, reconstituir el viaje realizado.

* * *

Los ocho aparatos habían salido del campo de San Pelayo, cerca de Padua, a las 5 h. 50 m. Palli en cabeza, con D'Annunzio, observador y jefe del grupo. Locatelli y Allegri, a derecha e izquierda, para defender al «Comandante». Detrás, formando una V invertida, los cinco *S. V. A.* restantes.

Rebasada Venecia, el grupo costea el Adriático hasta la desembocadura del Livenza; doblando, entonces, tierra adentro, hacia el frente de operaciones. Udine, Palmonova y el Isonzo recuerdan a cada uno los episodios anteriores al 17. Después, el monte Tricorno, el valle del Save y la región del Drave, repleta de lagos y de pueblecillos multicolores, señalan el camino que conduce a la meta.

Del campo de aviación de Klagenfürt se alzan algunos aparatos, que no logran acercarse a los de Italia. Se forman, luego, bancos de nubes, y por encima de ellos precisa alzarse para evitar los picachos que se pierden en la masa opaca.

Largo rato hay que orientarse con las brújulas y el Sol. Pero al fin, sobre el Tar, se despeja un poco la situación. Pasa el grupo, sin percances, sobre Grätz. Y vira, después, hacia el Norte, cruzando valles y bordeando alguna que otra mancha de cúmulus.

En Wiener Neustadt, donde empieza la llanura, planea

Sarti, por rotura de una válvula. Nadie, a bordo de los aeroplanos de cabeza, se da cuenta de quien desciende; pero todos, unos instantes después, se aperciben de la mancha negra del aparato que arde.

Otros treinta kilómetros, y, en lontananza, se divisa ya el contorno de la capital de Austria. Desciende el grupo, para verla mejor, a setecientos metros de altura. Palpitan los corazones de los pilotos y de su jefe, el poeta, cuando, a sus pies, ven el Castillo, los parques de Schoenbrunn, la catedral de San Esteban y tantas otras construcciones que recuerdan sus sueños anteriores.

El regreso se lleva a cabo por otra ruta diferente. El tiempo empeora; pero la satisfacción de haber alcanzado el objetivo hace olvidar los tremendos bajonazos que los Alpes proporcionan. En Lubiana, un nutrido fuego de artillería acoge al grupo, sin causarle daño alguno. Al pasar por Trieste, seis hidros se alzan en vuelo y más baterías rompen el fuego; pero la angustia pasa pronto. Sobre el Adriático, en efecto, todo el mundo se siente en casa. Pronto aparece un torpedero enviado al encuentro de la unidad, y desciende suavemente todo el grupo para contestar a la bienvenida de la gente del mar. Luego, surge el segundo; más tarde, un tercero, y por fin el cuarto, cerca ya de las torres de Venecia, sobre las cuales pasan los *S. V. A.* a la menor altura posible.

A las 12 h. 20 m. aterrizan los aviones en San Pelayo.

* * *

De su propio aparato, refiere el poeta: «Tres veces se paró el motor: sobre Lubiana, sobre la selva de Tarnovo y sobre Grado. Tres veces tuve en mano el gran remedio de todos los males (un anillo cuya piedra preciosa no era sino un depósito de veneno potentísimo). Tres veces, a mí, que lo saludaba silenciosamente a través del parabrisas, los ojos expresivos de Natale Palli me dijeron: «Espera». Y, tres veces, reemprendió el motor su formidable trabajo».

* * *

Las bombas, sobre Viena indefendida, hubieran desfigurado el gesto de la *Serenissima*. Por eso, el autor de *El Fuego* y sus ocho compañeros de vuelo atravesaron el frente de los ejércitos y la cortina de sus defensas antiaéreas para lanzar, únicamente, un mensaje que decía:

«En la presente mañana de agosto, al cumplirse el cuarto aniversario de vuestra tremenda convulsión, se inicia, para nuestra bandera, un período de plena potencia.

»El destino entra en juego. Se dirige hacia nosotros con fiereza. Ha pasado, ya para siempre, la hora de aquella Germania que os vapuleaba y os humillaba. Vuestra hora ha concluído igualmente. Y, desde ahora, predominará hasta el fin nuestra férrea voluntad.

»Los soldados que combaten sobre el Piave y sobre el Marne lo sienten, lo saben, con una emoción que multiplica su ímpetu. Mas si no bastara el ímpetu, bastaría el número. El Atlántico es una vía que no se cierra, y es vía, además, heroica, como lo demuestran los nuevos perseguidores que han coloreado el Ourcq de sangre teutónica.

»Sobre el viento victorioso que se alza de los torrentes liberales, hemos venido por la alegría del «arditismo» y para dar una prueba de cuanto osaremos, cuando queramos, en la hora que escogeremos.

»El eco de los motores italianos no se asemeja al del bronce de los cañones. Sin embargo, nuestra audacia deja en suspenso, sobre vosotros, una sentencia irrevocable.

»¡Viva Italia!»

* * *

El vuelo sobre Viena fué ideado por D'Annunzio, que desesperadamente luchó, durante tres años, contra toda la burocracia para conseguirlo.

En octubre de 1915, regresando de un vuelo de observación sobre el Castillo de Trento, dedicó a su piloto, capitán Beltramo, una fotografía, en que decía: «¡*Donec ad metam. Vienna*!».

Con el *Farman* de aquel tiempo, nadie piensa, claro está, en llegar a Viena. Pero el Poeta, con la fuerza de su extraña voluntad y la osadía que le otorga su prestigio, escribe, insiste e, insufriblemente, protesta.

En un trabajo, mitad historia y mitad novela, escrito a fines del 16, se lee: «...calculamos sobre el plano la distancia entre Campoformio y Viena: nuestro sueño. Anteayer, el coronel Barbieri, en Pordenone, demostraba la imposibilidad de llevar a cabo la empresa con un *Caproni* de trescientos caballos. Se discute, se persiste, se desea y se espera. Se sueña y se dibuja un aeroplano de triple fuerza, robusto y rápido, armado a proa y a popa: una escuadrilla formidable, capaz de lanzar sobre Schœnbrunn diez mil kilogramos de tritol.»

Dos años más tarde, dice, a un amigo, el Comandante: «...he conocido ciertas miserias que parecen prevalecer sobre nuestro ardor y nuestra candidez. Estoy en un momento de profunda amargura; pero la venceré.» Y, en efecto, venció aquella injusta resistencia de los engranajes del Mando.

Mediado el año 1917, obtuvo, del generalísimo Cadorna, la autorización necesaria; pero el jefe de los servicios aeronáuticos tenía, primeramente, que emitir su parecer. El expediente pasó por diferentes mesas, y los técnicos, finalmente, decretaron la previa realización de un vuelo Comina-Turín y regreso, de cuyo éxito dependería la autorización solicitada.

A Udine, donde se hallaba a la sazón el cuartel general, hizo, D'Annunzio, muchas visitas. A sus pilotos escribió constantemente, animándolos a prepararse para la espléndida empresa. A los constructores dictaba sus dudas, exponía los remedios e inyectaba una gran dosis de optimismo. A todo el mundo, en fin, logró convencer para el viaje. Y a la postre arrancó del mando la siguiente Orden de Operaciones:

«El día 9, a las 5'15, la 87.ª escuadrilla de aeroplanos llevará a cabo un vuelo sobre la capital austríaca. El vuelo asumirá un carácter estrictamente político y demostrativo; queda prohibido, por consiguiente, ocasionar daño alguno a la ciudad...

»La navegación se llevará a cabo a 160 kilómetros por hora,

para no recargar los motores. La formación será conservada durante todo el vuelo. Se evitará, por consiguiente, todo combate en el aire, valiéndose, a este efecto, del exceso de velocidad de que los aparatos disponen...

»Todas las unidades tendrán a bordo los elementos necesarios para la destrucción del aeroplano...

»Con este *raid*, la aviación de Italia demostrará su incontrastable potencia sobre la capital enemiga. El poeta impulsador de las fortunas de la Patria, será vuestro Duce.

»Sirva esta orden de fausto presagio para la victoria. Pero ni ella, ni copia alguna de la misma, podrá ser llevada a bordo.»

SEGUNDA PARTE

Cooperación de la aviación con las fuerzas de tierra

CAPITULO VIII

Recuerdos de otros tiempos

Seis días han transcurrido desde que la columna perdió de vista las últimas palmeras de Ubari. Seis días idénticos, sin más espectáculo que el de la estrecha faja de arena que se destaca del horizonte, mañana y tarde, simulando la orilla de un lago imaginario que en lontananza se dibuja. Seis días monótonos, interminables, sin más aliciente que la esperanza de ver aparecer, allá en el fondo del desierto, nuevas copas de palmeras precursoras de agua y de elementos para la vida. Seis días calurosos de febrero, en que el mercurio alcanza invariablemente el grado 45 de la escala, para desplomarse durante la noche a cinco bajo cero. Pero, al propio tiempo, seis días de paz, de supremo aislamiento y de bienestar sublime, sin más contacto con el mundo civilizado que el, en ocasiones, odioso tecleteo de la radio que cada noche, apenas instalado el campamento y transmitidos los partes reglamentarios, se dedica a cazar las ondas que Europa emite para destruir el derecho del hombre a la soledad.

La inmensa mar de arena, bajo la cual hay otra tierra menos lisa, alturas más compactas, valles tortuosos y agua cristalina que la sílice filtra continuamente, se extiende por todas partes hasta la sinuosa línea que une al cielo con la tierra. Hacia el Sur, únicamente, aparece un terreno más quebrado; surge, en efecto, a cierta distancia, una sierra de escasa altura, que, iluminada a todas horas por el Sol y limitada por el in-

tenso azul del horizonte, parece a veces color de nieve: son las dunas de arena que el viento forma y que llevamos ya tres días bordeando para no enfangarnos en su masa.

Pero, tanto lagos imaginarios como nieve blanquecina de las alturas se disipan fácilmente. Basta echar un vistazo a las odres de los saharianos para comprender, por su flacidez, que el agua está distante, y que arena más o menos compacta, más o menos ondulada, más o menos amarilla es lo único que existe a nuestro alrededor.

La harca enemiga está apostada sin duda alguna en el próximo oasis, al que los targuí (1) dieron el nombre de Serdeles.

A él hay que llegar en condiciones de batirle, y para ello es preciso disponer, frente a la verdes copas de sus palmeras, de un abundante trago de agua por cabeza que preserve del nefasto abatimiento que la sequía del desierto origina en el organismo humano. Hay que llegar lo más pronto que se pueda; mas como el paso del camello es siempre idéntico precisa andar lo más posible, y lo más posible, en el desierto, son las horas que se siguen lentamente desde el alba al crepúsculo vespertino de cada día.

El guía de la columna, con el destacamento más avanzado, sigue la pista que en todo tiempo emplearon las caravanas. Envuelta la faz con su turbante, que le protege a la vez de la arena que el viento arrastra y de los rayos del Sol, observa las diferentes huellas de los camellos enemigos, para deducir de ellas el número de combatientes de su harca y las horas o los días que han transcurrido desde su paso por aquel lugar.

A unos cuantos kilómetros de distancia, sigue el grupo de vanguardia, que cubre un frente amplísimo. Luego, el grueso de las fuerzas combatientes. Detrás, el convoy. Y, allá al fondo, simples patrullas diseminadas que cubren la retaguardia de la columna.

Todos marchan pausadamente. Los camellos, sin alimento alguno desde Ubari, curiosean, a derecha e izquierda, buscando

(1) Plural de tuareg.



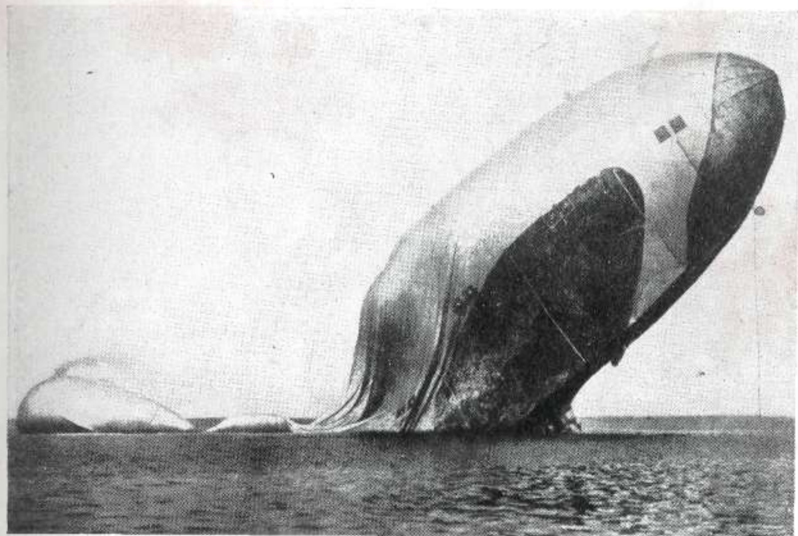



33, 34, 35 y 36. — Mayo 1915. La lucha entre el submarino y el dirigible: (1), avistamiento; (2), bombardeo; (3), el submarino hace fuego; (4), el dirigible se retira averiado.

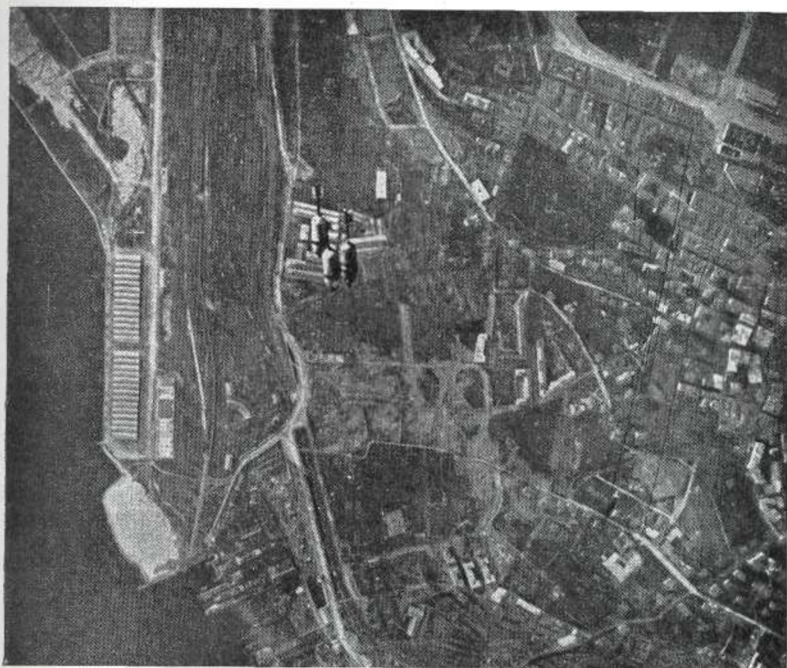
(Cliché T. I. W.)



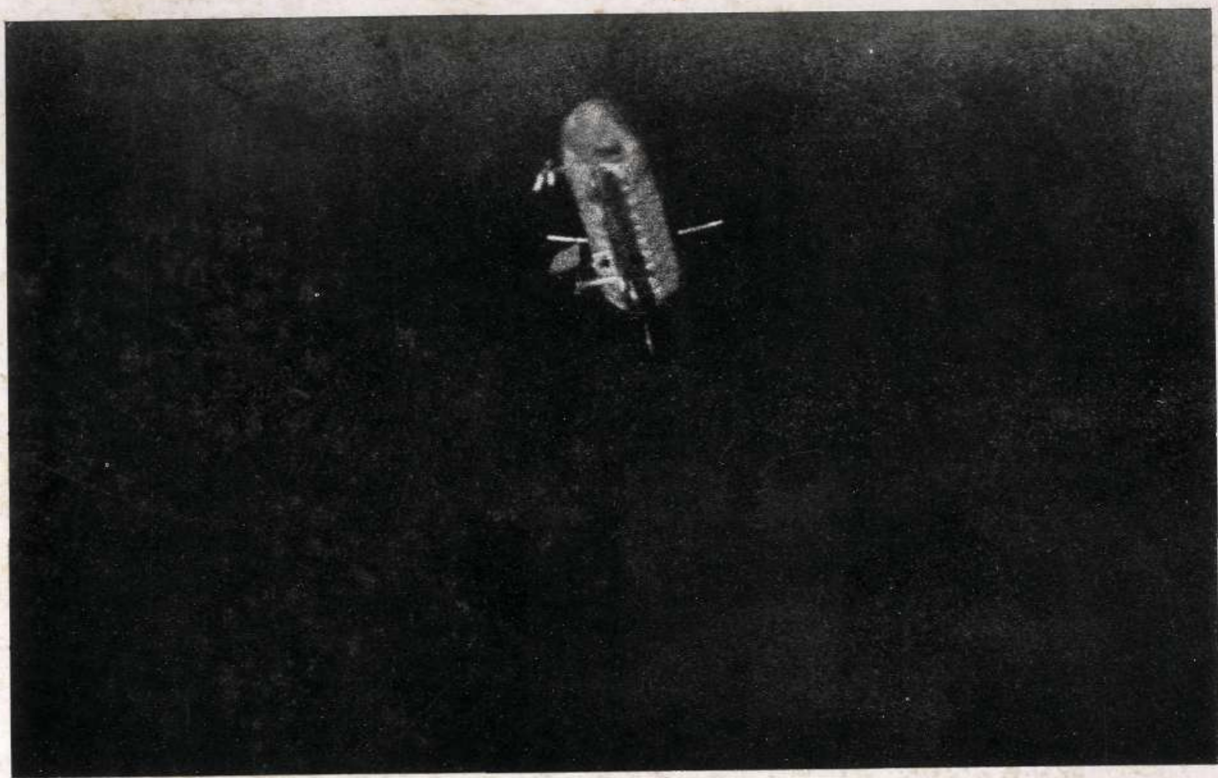
37. — Un zepelín volando sobre Londres es descubierto por los proyectores ingleses
(*Foto. A. I.*)



38. — 6 Agosto 1915. Dirigible italiano hundido en aguas de Pola.



39. — Tres bombas lanzadas desde un aeroplano italiano.



40.— Octubre 1915. Fotografía original, sin retocar, de un dirigible que se prepara a bombardear la capital de Gran Bretaña.

(Foto. T. I. W.)

en la arena algún matojo que nuestra vista es incapaz de descubrir. Los saharianos, sin preocuparse de ellos, repiten, incesantes, sus monótonas canciones. Desde lo alto de sus *rajlas* contemplan el desierto, y esperan, sin impaciencia, que el Sol termine su carrera, para comerse una miserable porción de algo semejante a engrudo y dormir después junto al cuadrúpedo que les corresponde.

* * *

¡Serdeles!

Tres aldeas miserables. Tres recintos de barro colorado que las preservan un poco de la arena que levanta el *guibli*. Unos cuantos pozos, con sus correspondientes mecanismos rudimentarios y prehistóricos que mueven los borriquillos del oasis. Una huerta mal cuidada alrededor de cada pozo. Y doscientas palmeras — ni una más — que proporcionan dátiles para comer, leña para las casas, fibras para el tejido, alcohol para el vicioso y cuanto pueden necesitar para su vida el centenar de miserables personajes que en Serdeles han nacido y existen hasta el presente.

Ben Hag Hassen y su gente, que de seguro saben la importancia del contingente italiano, han esquivado la marcha de la columna. El citado cabecilla conoce a fondo al general Graziani; ha medido con él sus fuerzas en diferentes ocasiones: primero, en la zona montañosa, con tropas a pie y a caballo; luego, en la linde del desierto, con un pequeño contingente de camellos, que facilitaba la vigilancia y la exploración, y, ahora, finalmente, en pleno Sahara tripolitano, a 1000 kilómetros de toda base, con elementos exclusivamente meharistas. Sabe, por consiguiente, que no se arriesgaría por semejantes parajes sin hallarse bien provisto de lo indispensable, y que no tiene más procedimiento para tratar de batirlo que el de seguir atrayéndolo a más distancia todavía y a un terreno en que el convoy se mueva más torpemente. Por eso, sin duda alguna, se ha refugiado en aquellas dunas que, a nuestro flanco, en el horizonte, se perfilaban.

Hay que averiguar inmediatamente dónde está. Pero no es posible recurrir a exploraciones de gente alerta, porque este sistema implicaría un retraso y la necesidad de más raciones de víveres para la tropa y el ganado, con las que es imposible contar. La columna se puso en marcha con lo necesario para treinta días de autonomía, y es evidente que ni uno más puede permanecer alejada del almacén más avanzado. Es indispensable reconocer el campo en pocas horas, para continuar lo antes posible en persecución del enemigo. No es posible perder un solo día. Y para no perderlo se recurre a la aviación.

* * *

A la hora en que las palmeras se proyectan sobre el horizonte color de fuego que a veces precede al amanecer, ya las grandes manadas de meharas avanzan hacia los pozos para saciar su sed de siete días. Forman grupos compactos, apiñados, de los cuales se destacan centenares de cabezas que miran a todas partes; son cabezas de ojos saltones, de mirada inteligente y viva, pero al mismo tiempo paciente y repleta de profunda simpatía; son cabezas extrañas, con dos orejas diminutas y una boca formada de tres labios. Van levantando una densa polvareda sobre la cual se reflejan los primeros rayos del Sol naciente. Van tranquilos, sin acelerar su paso, como si tornasen del agua en vez de caminar hacia ella.

Detrás de cada grupo, dos o tres indígenas amenazan con sus gritos a la bestia que se desmanda. Todo el resto de la tropa se halla trabajando en el futuro campo de aviación: un enorme rectángulo de *serir* — arena dura y compacta — que fué escogido ayer, apenas instalado el nuevo campamento. Los cuatro ángulos del aeródromo han sido cuidadosamente elegidos, y, sobre ellos, los saharianos, acostumbrados ya a estos menesteres, a pesar de no haber abandonado nunca el desierto, dan grandes pinceladas con la cal que a lomo de sus camellos ha venido. En diferentes partes surgen señales para marcar los trozos en que las ruedas de los aviones podrían enterrarse y

dar lugar a un capotazo peligroso. En el centro aparece un gran letrero, con el nombre del nuevo campo y una inmensa flecha dirigida hacia el Norte. Y en el ángulo más cercano al vivac de la columna se van alineando poco a poco las latas cilíndricas de gasolina que el convoy de camellos ha traído desde Ubari.

Es decir que la gente del Sahara, lenta, pausada, por la que el tiempo nunca pasa, pone su tierra en condiciones de acoger suavemente a lo más intensamente rápido que el mundo civilizado ha sabido producir. Se trata para ella de un trabajo odioso, al que no se halla acostumbrada y que le molesta grandemente llevar a cabo; pero, a pesar de esto, va convenciéndose poco a poco de su extraña utilidad. El sahariano, mejor que nadie, conoce al enemigo que enfrente tiene. Sabe que, más ligero que él y mejor conocedor de los resquicios de las dunas, se le escapa de las manos. Quiere, sin embargo, por la sangre de combatiente que en sus venas corre, alcanzarlo y dominarlo rápidamente. Y por eso acepta al avión intruso que tantos requisitos necesita para posarse, cuando el camello pone sus plantas en todas partes sin mirar siquiera lo que pisa; admite a estos bebedores de líquidos especiales que precisa traer de lejanas tierras, cuando el camello se contenta con el agua salobre y sucia que el desierto le ofrece; a estos grandes corredores que llegan a cada oasis más tarde que sus meharas, y la civilización que odia y a la que nunca se amoldará. Acepta todo esto con repugnancia y no sin sorna; pero, al propio tiempo, con una resignación sin límites.

* * *

La radio, a las seis y media, anunció que la escuadrilla había salido de Ubari. Con el viento desfavorable de hoy, hay que calcular unas dos horas y media para cubrir la distancia correspondiente a nuestros siete días de marcha. Hacia las nueve, por consiguiente, deben aparecer los cincos aviones.

La duración del vuelo comparada a la de marcha de la columna es insignificante. Con los camellos, sin embargo, todo

se desliza tranquilamente. Por la pista van quedando las infelices bestias que se mueren, sin que nadie se preocupe de sus últimos instantes. Para la gente, hay siempre una de respeto sobre la cual poder cargar las alforjas, el odre y el armamento, y a los enfermos se les tolera que vayan siempre montados, envueltos en su interminable capa blanca, de la que solamente asoman un par de pies desnudos que sobre el ancho cuello de su cabalgadura buscan un poco de calor.

Con los aviones, en cambio, empiezan las zozobras. Si el polvo del desierto se levanta, perderán de vista la pista de tierra y les será imposible llegar a Serdeles ni tornar a Ubari. Si alguno tiene una *panne*, con él bajará un compañero, y luego, para sacarlos adelante, será preciso enviar un contingente de importancia, cuyo efectivo multiplicado por el número de días que la expedición puede durar, dará como producto el de las raciones de víveres que será preciso sacrificar. Y en estas latitudes, un millar de raciones más o menos pueden dar al traste con el resultado de la expedición y el prestigio de la nación que la organiza.

Pasan dos horas, por consiguiente, de inusitada intranquilidad. La gente, acostumbrada ya al modo de ser del indígena, que nunca tiene prisa, despierta por una vez de su letargo, y a las ocho, cuando aun falta media hora para la llegada de los aparatos, ya se halla agrupada en el campo de aviación. La aglomeración, claro está, no es muy grande; no son más de diez o doce los europeos de la columna que a estas horas se pueden permitir el lujo de esperar a unos aviones; pero son los suficientes para que el observador de fuera se dé perfecta cuenta del malestar que reina cuando, en contra de los principios que Mahoma impuso, se empeña el hombre en civilizar la indomable tierra sahariana.

Todos los gemelos están enfocados hacia Levante, cuando alguien avisa que un aparato está a la vista. ¡Dos!... ¡tres!... ¡cuatro!, se oye decir por todas partes. Empiezan los comentarios; reina un instante de inquietud; pero al fin surge el quinto avión, y la calma torna a los espíritus nerviosos.

Un sargento de fusileros, de tez más negra que el azabache, enciende las señales fumíferas que van a dar a conocer a los de arriba la dirección y la intensidad del viento. Los aviones entre tanto dan una vuelta sobre el oasis, y después, uno tras otro, se posan sobre la inmensidad de arena con arreglo a las indicaciones trazadas por los saharianos.

* * *

Said, el cocinero líbico del Cuartel General, ha preparado una cena extraordinaria. Ha dispuesto, hoy, de tiempo abundante para su trabajo, de leña para guisar, y de un cobertizo alzado con unas cuantas palmas que merece honores de gran cocina. Además, a bordo de algún avión ha venido un poco de pan y han viajado de contrabando un par de pollos, para fenecer víctimas del único soldado de la columna incapacitado para empuñar una carabina.

Ha salido a relucir la tienda de campaña octogonal, que fué en otros tiempos de Sef-en-Nasser, y en ella ha sido montada una mesa y colocadas a su alrededor diversas sillas de tijera. Los ordenanzas eritreos, con sus sonrientes rostros achocolatados que contrastan con el blanco impecable de sus largas túnicas, recién lavadas en el oasis, trabajan incansables. Han puesto un cubierto más, para Ranza, el jefe de la aeronáutica de Tripolitania, que ha llegado a Serdeles con la escuadrilla del desierto. Saben que los aviadores, a cambio de un riesgo más constante, están acostumbrados a vivir mejor durante las horas de reposo, y quieren figurar ante sus ojos como gente *bien*. Además, Ranza les infunde cierto respeto. Han oído hablar de sus proezas, realizadas, allá en Europa, en una guerra que sostuvieron los italianos en lo alto de una cordillera más alta que el Ansach y más abrupta que los Haruchi. Han oído referir que él se batió en el cielo con otros aviadores enemigos. Y sobre sus encuentros han forjado extrañas composiciones que enaltecen hasta lo sublime la figura bonachona y apacible del piloto Ranza.

Pero no es sólo entre los indígenas que goza Ranza de tal prestigio. Lo admiran también los europeos. Y más que nadie lo venera la gente de aviación.

Fué teniente, mucho tiempo, del célebre Baracca, el aviador de Italia que mayor número de austriacos logró abatir. Con él aprendió a cazar, y de tal suerte aprovechó las enseñanzas del muerto ilustre, que terminó la guerra con diecisiete aviones enemigos en su haber.

Ranza, sin embargo, no habla nunca de sus duelos en el aire. Tiene fama de silencioso, sobre todo cuando se trata de su persona. Escucha atentamente a los demás, y cuando a él llega el turno de referir lo suyo, se desliza por la tangente buscando otro tema en que sea — u otro tiempo que en fuera — más indirecta su intervención personal. Su mentalidad contrasta con la de los charlatanes que el mundo alberga, capaces de atribuirse la fantástica odisea del mismo Cid Campeador.

* * *

La caída de la tarde señaló, como de costumbre, la hora de la cena. Durante ella se habló del reconocimiento aéreo efectuado en la jornada, de resultas del cual se saldría probablemente a media noche para entrar en la zona más penosa al amanecer y caminar hasta la hora del encuentro. Se habló del bombardeo de la harca de Ben Hag Hassen, de las dunas en que se hallaba refugiado y de las dificultades con que se tropezaría para combatir en tal terreno.

A las siete y media, vaciada la botella de Gancia que en las grandes ocasiones se apuraba, el general y su jefe de Estado Mayor se retiraron a redactar la orden de marcha. Algún otro se marchó a su tienda. Y con Ranza quedamos poca gente, tres a lo sumo; pero dispuestos, todos, a hacerle hablar de sus victorias en el aire.

El uno se encargó de orientar la conversación hacia Goritzia y el Isonzo; otro dió un pequeño toque a 1915, y el tercero, finalmente, habló de aviones, de vuelos militares y de la gue-

rra. Ranza no tenía ya por dónde escapar. Acorralado completamente, iba a tener, por una vez, que resignarse.

«—Nada, mi teniente coronel; lo que queremos es oírle contar alguno de sus combates en el aire. Nunca ha publicado usted nada acerca de esto, y es un asunto que a todo el mundo apasiona.»

Pero Ranza aun encontró una salida.

«—Hablar de lo de uno —contestó— es completamente absurdo. Todo en este mundo tiene mérito cuando no se sabe hacer; pero bien cogida la embocadura resulta sencillo, y las cosas sencillas, cuando se cuentan, resultan absurdas para el auditorio. Que un zapatero haga zapatos, nada tiene de particular. Nadie lo admira por el hecho de fabricarlos. En cambio, *si uno de nosotros supiera hacerlos, estaría orgulloso de su obra*; se la enseñaría a todo el mundo, y explicaría a cada uno el método seguido.

»—Pero...

»—Sí, conforme. No todos los aviadores han derribado aparatos enemigos durante la guerra. Pero hay que tener en cuenta que sus misiones no se hallaban generalmente encaminadas a derribarlos. No todos disponían de aviones especiales con qué poderlos abatir. Y cuando el combate llegaba, en lugar de tener un arma con qué poderse defender, tenían que resignarse a una lucha desigual de la que resultaba casi siempre la victoria del ofensor. En el aire, entablado el combate, el *más rápido*, el que mejor se revolvía en todas direcciones, el que antes conseguía enfilar la popa del aparato enemigo y acercarse lo bastante para herir sin ser herido, tenía en su mano todas las probabilidades de vencer. Ya ven ustedes, por consiguiente, que sólo se trataba de una cuestión de aparato y de ametralladora, y, luego, un poco de suerte para irse tropezando con pilotos inferiores, con aparatos menos buenos o con ametralladoras que se atrancaban oportunamente.

»—¿...?

»—Una vez en contacto con el enemigo era una cuestión de vida o muerte. Había que hacerlo bien para salvar la pe-

lleja, o al menos lo mejor posible para tratar de salvarla. En cambio, en los aparatos de bombardeo o de reconocimiento no quedaba generalmente más solución que la de esperar fríamente, con admirable estoicismo y sin perder un instante la cabeza. En tierra habrán ustedes visto gente que muere defendiéndose o abalanzándose contra el adversario para tratar de matarlo antes, pero un *Don Tancredo* en su pedestal, sobre lo alto de un parapeto, creo que eso no lo habrán visto nunca.»

Y zapatero de primer orden, que a sus zapatos concedía poca importancia, propuso contarnos el caso de un observador de aeroplano que, en la penumbra en que los pilotos lo envolvían, logró hacerse un glorioso nombre entre la gente de su oficio.

* * *

«Era la época del Carso, en que una interminable batalla de trincheras se desarrollaba sobre un terreno uniformemente gris, de aspecto calizo sucio, en el que las granadas de artillería estallaban siempre contra la roca añadiendo a sus infinitos cascos los pedazos de piedra que levantaban las explosiones. Los Ejércitos segundo y tercero se preparaban para una nueva ofensiva que tenía por objeto aprovechar el éxito iniciado en la anterior.

»El tiempo era malísimo. Las lluvias de otoño del año 1916 habían empezado ya, y sólo paraban de cuando en cuando para ceder su puesto a un furioso vendaval. Se volaba, por consiguiente, poco, y volando poco para los reconocimientos y para el tiro de la artillería, las escuadrillas de caza — entonces en pleno desarrollo — tenían poca razón de ser. De resultas de eso, algunos *Nieuport* fueron empleados en servicio del Ejército, y algunos pilotos de los *Aviatik* italianos pasaron, momentáneamente, a las escuadrillas de *Voisin* y *Farman*, a la sazón en uso.

»La preparación de artillería produjo un sorprendente resultado. Con menos esfuerzo del previsto, el enemigo austriaco, que ocupaba, de Norte a Sur, la línea que se extiende de S. Grado di Merna a la cota 208, cedió en diferentes puntos.

Los italianos, entonces, arreciaron, y lograron obligar al adversario a retirarse sobre Veliki-Hribach, Pecinka y Hudi Log.

»La batalla empezaba bien. Pero a consecuencia del éxito inicial, resultaban insuficientes los reconocimientos de escaso radio. Bien estaba la corrección del tiro de las baterías. Bien, la observación cercana, para ver lo que sucedía en primera línea. Pero el mando insistía enérgicamente en la necesidad de saber lo que ocurría en la retaguardia del enemigo, donde podían hallarse acumuladas reservas de importancia, exponiendo a las propias tropas a un contratiempo.

»Era necesario, pues, ampliar bastante el radio de los reconocimientos. Había que internarse en terreno adversario a pesar de la montaña y a pesar del desastroso tiempo que continuaba haciendo.

»Y un cierto día — 11 de octubre — emprendí el primero de estos reconocimientos hacia la retaguardia enemiga. Llevaba conmigo a un alférez de Caballería que realizaba, como observador, uno de sus primeros vuelos. El título, en aquella época, se obtenía a poca costa; bastaban diez horas en el aire y saber tomar fotografías, condiciones, ambas, que sobradamente había llenado mi compañero de aparato. Pero sin duda no era lo mismo volar sobre un aeródromo con una atmósfera tranquila que tenerse a flote sobre montañas enemigas con un tiempo de mil demonios. El muchacho, sin embargo, parecía estar tranquilo.

»Para tomar altura, tuvimos que soportar muchos meneos. Entre los 1000 y 2500 metros tropezamos con toda una serie de corriente verticales que llegaron a molestar bastante. Rebasamos, sin embargo, la zona desagradable. Atravesamos las líneas, y, apenas alcanzada la parte montañosa, nos encontramos separados de tierra por una densa capa de nubarrones. Aproveché con gusto la coincidencia para alcanzar inadvertido el sector de la retaguardia enemiga. Pero, llegado el momento de observar, la nubes, lejos de disiparse, fueron ganando en espesor y oscureciéndose cada vez más.

»Al propio tiempo, fué formándose, sobre nuestras cabezas,

bastante bruma. Y cuanto más tiempo pasaba, menor era en todos sentidos la visibilidad.

»Dimos una vuelta para esperar. Buscamos pacientemente un agujero para descender. Intentamos un par de veces atravesar aquella capa de algodón. Pero todo fué inútil, y a hora y media de distancia de nuestra base, andábamos rodando por el cielo sin saber con precisión lo que había por debajo de nosotros.

»Las sacudidas del aparato eran cada vez más violentas, y puedo asegurar que fué aquél uno de los servicios más desagradables que llevé a cabo en tiempo de guerra. Era inútil tirarse a fondo a través de las nubes, porque las montañas estaban de seguro envueltas por ellas, y en el caso más favorable tan sólo hubiéramos conseguido encajonarnos en un valle estrecho, del cual nos hubieran echado con una simple carabina. No había, por consiguiente, más solución que la de regresar. En los parajes en que estábamos perdíamos lastimosamente el tiempo, y las esperanzas de reconocer la retaguardia enemiga eran completamente nulas.

»Pero antes de volver, eché un vistazo a mi observador. Me lo figuraba pasando un rato desagradable con aquellas formidables sacudidas, y suponía que iba a acoger con entusiasmo mi propuesta. Le señalé la dirección de nuestro campo, y con un gesto de brazos le di a entender: «paciencia, con este tiempo es inútil seguir aquí». Mas, lejos de estar de acuerdo, cuando levantó la cabeza de su plano, que estudiaba al parecer muy a conciencia, cogió el lápiz que colgaba de su cuello, escribió en su cuadernillo de vuelo, y luego me pasó un papel en que decía: «Creo que estamos a 50 kilómetros al NE. de Trieste. Sería lástima regresar ahora.»

»Comprendí que el hombre entendía poco de navegación. Comprendí igualmente que su inconsciencia no tenía límites. Aquello no era valentía; era simple desconocimiento de lo que podía sucedernos. En primer lugar, las corrientes anormales de alta montaña empezaban a ser demasiado violentas y estábamos constantemente expuestos a no poder dominar el aparato. Ade-

más, aquellas nubes no llevaban trazas de disiparse. Y en tales condiciones, era grotesco continuar allí, danzando de un lado a otro con la esperanza de hallar un boquete providencial para bajar a ver lo que pasaba.

»Pero, confieso que la firmeza de la contestación de aquel chicuelo — pues apenas veinte años tenía mi observador — me dejó un poco indeciso. Su expresión era tan firme, que temí por un instante que él pensara mal de mí. Yo era joven igualmente, y la idea me molestaba. Miré, en vista de ello, hacia el nivel de la gasolina; vi que aun podíamos seguir un rato, y decidí apurar allí, ridículamente, hasta el último instante razonable.

»Me dirigí francamente hacia el Sur, por si acaso el Adriático estaba un poco más despejado. Cuando me pareció, por el estado de la atmósfera, haber salido ya de la montaña, di otro par de vueltas grandes, dejé que transcurriera un interminable cuarto de hora y, por fin, resueltamente, puse la proa hacia Italia.

»Pero apenas orientado el aparato, el observador que iba delante, siempre engolfado en la lectura de su plano, me alargó su brazo con un papel en que decía: «Hacia Oriente, parece »que el cielo está más claro.» Contesté malhumorado que lo sentía, pero que apenas disponíamos de la gasolina precisa para regresar. Le vi, entonces, fruncir el ceño, hacer un gesto de disgusto y recluirse nuevamente en su plano. Medité un instante en su desconocimiento absoluto de la realidad, y, convencido de que el peligro no existía para él, continué tranquilamente hacia la base.

»Navegamos tres cuartos de hora sin novedad. Y, al cabo de ese tiempo, otra vez me tendió una mano el papel odioso con una nueva lección del joven principiante: «Si tomamos »4,000 metros de altura, podemos esperar aquí, pues el planeo »desde 4,000 metros representa 28 kilómetros de recorrido.» Por supuesto, me negué rotundamente a contestar. Seguí el camino emprendido hasta que seguro de encontrarme sobre Italia atravesé las nubes y busqué el campo de la escuadrilla.

Cuando aterrizamos, el depósito de la gasolina estaba ya vacío.

»Cogí, entonces, al alférez por mi cuenta, y esa vez, de viva voz, le eché un discurso de media hora. Le expliqué todas las incidencias de nuestro vuelo, los peligros corridos, la situación en que habíamos estado y la necesidad, cuando se es aviador, de darse cuenta un poco mejor de la situación. Y terminé diciéndole, despreciativamente, que tan mal oficial era el cobarde como el inconsciente del peligro.

»Cogí su plano y el mío para hacer en ellos algunas anotaciones. Di mis instrucciones a los mecánicos. Y me retiré a la casa en que vivíamos, buscando *in mentibus* un procedimiento para darle al joven observador un susto serio que lo retuviera en adelante un poco más.

»Mas por la noche, mientras variaba, sobre su plano, unas cotas equivocadas, vi en el margen superior una frase escrita con letra insegura, que distraídamente miré un rato largo. Estaba pensando todavía en nuestro vuelo, y por eso tardé algún tiempo en darme cuenta de lo que leía. Muchas veces, en la existencia, el cerebro, distraído, responde tardíamente a lo que la vista le enseña. Pero en tales casos, cuando la impresión es finalmente transmitida, suele serlo con más fuerza que de costumbre. Aquella frase, al menos, la tengo todavía grabada en el alma. La recuerdo, palabra por palabra, como si la leyese ahora mismo. Era como sigue: «Madre, no quiero que me llores. ¡Viva Italia!»

* * *

Al día siguiente, cuando en plenas dunas de Imangasaten caminábamos en busca de los rebeldes, utilizando de cada divisoria la ladera más firme para evitar que los camellos se hundieran en la arena hasta los corvejones, pasaron sobre nuestras cabezas los aviones de la escuadrilla, que de Serdeles hacia Takiomet seguían la pista de la columna. El ruido de los motores me recordó la historia de la pasada noche. A mi lado, pausadamente, iba uno de los oficiales que la habían escuchado. Le pregunté por Ranza; si lo conocía; si sabía de sus vic-

torias. Y él, hazaña tras hazaña, me contó toda la vida del aviador.

Oyéndola tranquilamente, transcurrieron sin cansancio las horas de más calor. Las diecisiete victorias de Ranza son ciertamente interesantes; pero a la bravura que implican hay que agregar la incomparable modestia del gran piloto, capaz únicamente de predicar con el ejemplo. Hombres como él pueden estar seguros de vencer cuando llegue la hora de su batalla. Y, si la pierden o fenecen en la lucha, a su Patria podrán gritar, como el alférez observador: «Madre, no quiero que me llores»; pero la Patria, si es justa con los suyos, llorará, a pesar de todo, amargamente.

CAPITULO IX

MISIONES EN TERRITORIO INVADIDO

Navarre, Vedrines y tantos otros pilotos que se habían hecho célebres en la vida civil, se alistaron, cuando la guerra empezó, en el servicio aeronáutico de su Ejército.

La gente esperaba que las proezas de sus ídolos continuarían; pero, desilusionada al ver que la Prensa diaria no les dedicaba nuevos artículos de entusiasmo, dedujo que la guerra, para ellos, era un juego bien diferente al de la paz; pensó que, perdidos entre la masa de aviadores, no eran ya capaces de distinguirse, y hasta llegó, con su vehemencia, a suponerse que no eran tan valientes como se creía.

Y sin embargo, Vedrines y Navarre siempre hicieron a su fama un grande honor.

Vedrines, el hombre de la carrera París-Madrid, fué a parar, con un avión que él llamaba «La Vaca», a la escuadrilla *M. S. 3* (1). En ella trabajó como los buenos; y de ella partió para una serie de misiones reservadas, a desempeñar en tierra enemiga. Julio Vedrines, que había de encontrar la muerte en 1919 intentando el vuelo París-Roma sin escala, desempeñó, durante la guerra, hasta una decena de aquellas misiones reservadas; misiones, de las que no cubren de gloria al que las desempeña, pero que son tanto más útiles y peligrosas cuanto más precisa no hablar de ellas. Siete veces, en efecto, cruzó el frente por lo

(1) Escuadrilla *Morane Saulnier.*

alto, para depositar a ciertos espías en territorio germánico, y otras tres lo sobrevoló para acudir en busca de individuos necesarios.

Los espías, la mayoría de las veces, eran simples carabineros, conocedores de una zona interesante, y dispuestos a sacrificarse por su Patria. Partían con unas cuantas palomas mensajeras; efectuaban los reconocimientos que les habían encargado, y en tanto que caían prisioneros o eran fusilados, enviaban, cada dos días, las noticias que recogían.

En ciertas ocasiones, se trataba, en cambio, de suboficiales de ingenieros o marineros de profesión a los cuales se encargaba de volar un puente, bloquear un túnel, destruir una esclusa o alguna otra misión más arriesgada y difícil todavía. Tranquilos, se alejaban con sus paquetes de dinamita, y muchas veces morían de los efectos de la explosión.

En el aeródromo les enseñaban a poner una hélice en marcha, a subirse de prisa al aparato y a ceñirse la correa del asiento. Luego, les daban un vuelo de prueba. Y, por último, se los llevaban a través del aire para dejarlos cerca de un bosque del enemigo.

Eran siempre gente templada, dispuesta a todo y contenta de su suerte; hombres que de nada se extrañaban; individuos de noble aspecto, de pocas palabras y de gestos más sencillos todavía. De su vida hacían entrega en el momento de partir, pero decididos a venderla lo más cara posible.

Los grandes pilotos hablan siempre con admiración de la gente que llevaban hacia la tierra invadida. Refiere Vedrines, en un libro de Memorias, que pasando, en cierta ocasión, a 3,000 metros de altura, por entre el fuerte de Condé y Fontenoy, se vió cogido en una densa barrera de explosiones aéreas. Llevaba a bordo a un soldado de Infantería, con misión de depositarlo allende el frente; y, curioso de conocer la impresión que sufriera aquél, echó atrás un vistazo, dispuesto a remontar con buenas palabras el ánimo de su pasajero. Pero, apenas cruzadas sus miradas, el infante, acostumbrado a la formidable precisión de los tiros terrestres, apuntó con sorna a la explosión

más próxima y gritó al piloto: «¡Qué mal tiran, estos bandidos!»

El viaje traía consigo la dificultad de aterrizar en un campo desconocido.

Las condiciones del terreno solían ser medianas. Los surcos endurecidos o la tierra recientemente removida dificultaban frecuentemente el aterrizaje. Convenía observar lo más posible, antes del planeo definitivo; pero siendo preciso, por otra parte, actuar rápidamente, a fin de evitar la intervención de gente extraña y dar tiempo al espía para ocultarse, se aterrizaba muchas veces en condiciones bien precarias, expuesto a dar un capotazo o a dejarse incrustada en tierra toda un ala del avión.

Vedrines, llegado una vez al lugar de la cita para recoger a un pasajero que él mismo depositara días antes, vió al otro extremo del campo de aterrizaje que un grupo de jinetes enemigos se dirigía resueltamente hacia el aparato. El carabinero de que se trataba corría desesperado por entre el trigo que ya empezaba a madurar, temeroso sin duda de que las ruedas no llegaran a tocar la tierra. Un instante dudó el piloto; pero resuelto, al siguiente, a jugarse el todo por el todo, rodó un poco sobre el suelo, dió al avión la media vuelta y por los pelos agarró a su tripulante. Se hallaba éste todavía escalando el fuselaje, cuando el motor aceleró violentamente y el avión despegó de nuevo. Sonaron unos disparos, pero ya estaba el aeroplano a buena altura. Vedrines, entonces, miró hacia atrás para dar los buenos días a su observador, y vió con sorpresa que en su cara redonda y mofletuda se dibujaba la alegría, mientras que de su boca surgían sonoras carcajadas.

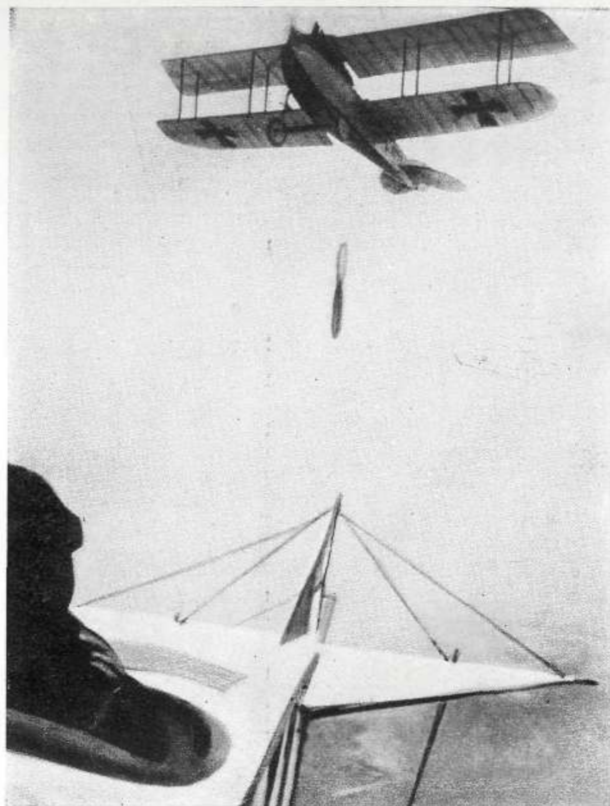
Menos afortunado la vez siguiente, presenció Vedrines desde el aire la caza al hombre que él trataba de recoger. La escena fué emocionante, porque el bosque en que aquél se refugiara quedó bien pronto rodeado de gendarmes, y fué imposible intentar la menor proeza. Los disparos no amedrentaron al piloto, pero la imposibilidad material en que se halló de ponerse en contacto con su compatriota le obligaron a emprender el regreso, profundamente entristecido. Supo, después de algunos días,







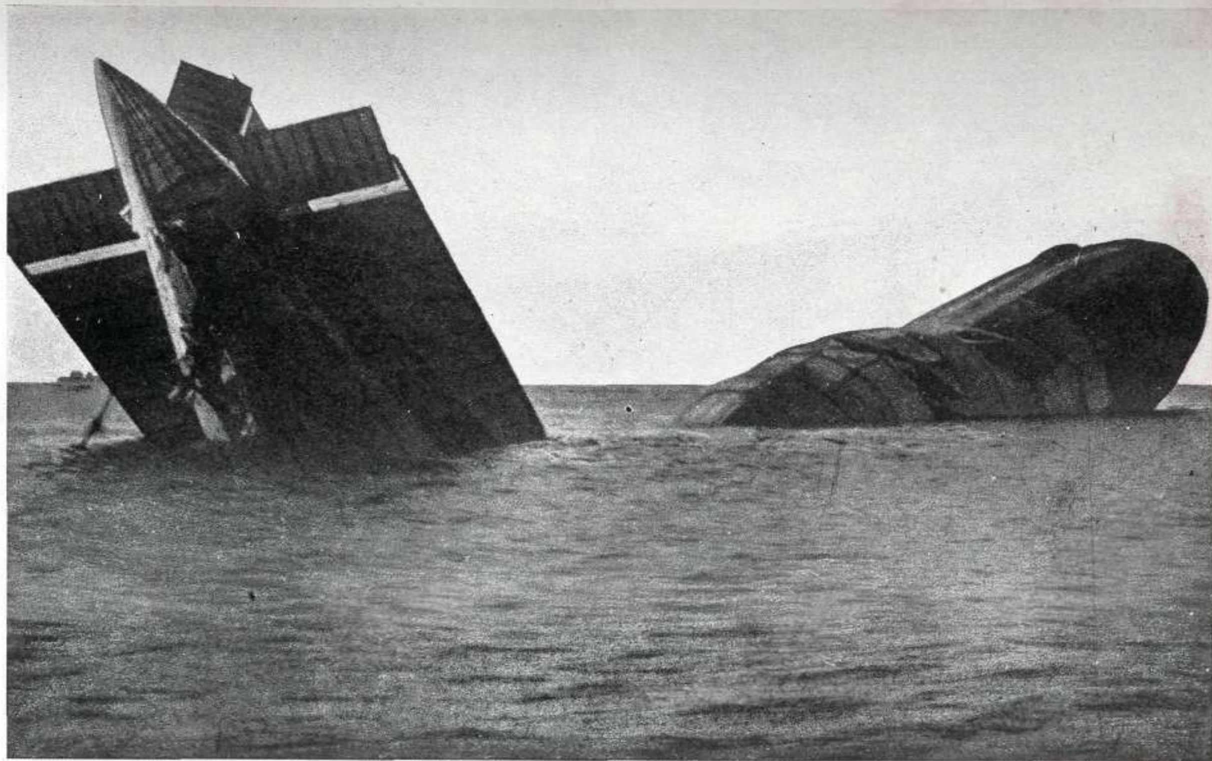
41, 42 y 43. — 1915. Soldados ingleses examinando las bombas sin explotar del último «raid» sobre su capital.
(Foto. L. N. A.)



44. — Avión alemán, lanzando bombas durante su raid. Esta foto fué obtenida desde un aparato que se cruzó con el de bombardeo.



45. — Defensa de Londres, desde una de sus terrazas.



46. — Abril 1916. Los últimos instantes del L. 15, antes de su total desaparición, en el estuario del Támesis.
(Foto. T. I. W.)



47. — Mayo 1916. A lo largo de la costa de Schlesvig fué abatido el *L. 7*, por los cruceros «Galatea» y «Phaeton» (4 de mayo 1916).

48. — Mayo 1916. Los últimos restos de la explosión del *L. 7*. Una columna de humo que se eleva hacia el cielo.
(Photo. Illustration)

que el espía había sido fusilado. El ataque dirigido por los franceses, el 7 de junio de 1915, contra Moulin-sous-Touvent, en el que tuvieron los alemanes 10,000 bajas, fué iniciado a consecuencia de su buena información; mas no se pudo, a pesar de ello, rendir a la memoria del muerto el tributo que correspondía a su heroísmo.

* * *

Jean Navarre, el piloto que se lanzó a todo gas a través del Arco de Triunfo (1) llevó a territorio invadido, consecutivamente, tres personas.

El primero, un buen maestro de escuela de la región perdida, había de ser depositado en las cercanías de Vervins. Se presentó, en el aeródromo, con sombrero hongo y la cesta de las palomas. La gente del aire trató de convencerlo de que el hongo no era muy a propósito para viajar en aeroplano. Además, a los paisanos los fusilaban en cuanto averiguaban que eran espías; y, en vista de ello, le trajeron un quepis; le rogaron que se lo pusiera; insistieron todos con gran empeño; pero el vejete dijo que *no*, y con su hongo se instaló en el asiento.

El viaje fué bastante movido. La defensa antiaérea dejó al avión pasar tranquilo; pero la *bimba* del bueno del maestro se llenó de grasa, allá en el fondo del fuselaje.

El aparato se posó en un campo rodeado de olmos por todas partes. Había el sitio justo para pasar tocando las altas copas de los árboles, y luego rodar un poco antes de abordar la linde opuesta. El pasajero se tiró de prisa del avión; desapareció en el bosque; dió cuenta oportunamente de su misión, y, un mes más tarde, ante una escuadra de seis soldados territoriales, rindió a Alemania la suprema cuenta de los espías.

Navarre, la segunda vez, llevó un tornero de Reims, desertor de antes de la guerra, y dispuesto, para rehabilitar su nom-

(1) Su anchura es apenas superior a la envergadura de un avión. El experimento no ha sido jamás repetido.

bre, a ganarse la Medalla Militar. La noche anterior al viaje, la pasaron ambos en la única casa de la ciudad en que lograron encontrar una botella de ajenjo. Rindieron de ella buena cuenta, mano a mano; y como el alcohol posee, entre otras, la propiedad de intensificar las incipientes amistades, fué tal la que a Navarre tomó el buen champañés, que ya no quiso abandonarlo hasta la hora obligada de la separación definitiva.

A las doce del día se elevaron, y una hora más tarde aterrizaban al borde del bosque consabido, que había de servir de refugio a la futura víctima de los alemanes.

La parada era siempre rápida. Era de importancia capital, para el piloto, que la hélice no cesara de girar; y a ello dedicaba tal interés que la fuga del pasajero solía pasarle inadvertida. Pero en esta ocasión, el tornero se empeñó en despedirse a conciencia del nuevo amigo; quiso abrazarlo, desearle buena suerte, agradecerle el viaje, y con todo ello proporcionó a Navarre el rato más angustioso de su vida. Era la época en que los constructores presumían del *ralenti* de sus motores; pero cuando el más mínimo defecto en la carburación o desplazamiento de la manecilla del avance podía dar lugar, con la parada del motor, a la pérdida del aparato y a la prisión de su piloto, las explosiones fallidas se convertían irremisiblemente en otros tantos latidos de menos en el propio corazón. Lágrimas de emoción y agradecimiento saltaban de los ojos del pobre espía. Era imposible no atenderle, no abrazarle, no desearle a él también la mejor suerte. Horas enteras, le parecieron a Navarre los minutos transcurridos; pero en otro mundo se sintió cuando el motor, más harto que él de la angustiosa espera, absorbió libremente la mezcla de aire y carburante.

La vuelta se pasó sin incidentes. Las palomas mensajeras regresaron a su tierra. Pero el tornero nunca volvió.

El tercero y último viaje tuvo lugar sin novedad. Se trataba de un aduanero que conocía a fondo cierto sector de la frontera alemana, en el cual fué depositado con sus paquetes y sus palomas. Pero a la vuelta tropezó Navarre, inadvertidamente,

con el aeródromo enemigo de Laon. Sobre él volaba, a 3,000 metros de altura, cuando le asaltó la idea de proporcionar a los de tierra uno de los infinitos espectáculos que había dado, antes de la guerra, en otros tantos campos de aviación. Los diferentes *loopings* lo trajeron a 600 metros del suelo, y el piloto pensaba ya que por respeto y admiración nadie osaba tirarle, cuando, de pronto, dos *Albatros* se elevaron y rompieron a disparar contra él. La situación era crítica, pues a bordo sólo tenía una miserable carabina. Un instante se vió perdido. Pero abusando, prontamente, de su instinto formidable, soltó la palanca, se hizo el muerto, y dejó que el aparato entrara en barrena. La gente de tierra esperaba, de un segundo a otro, la caída y el incendio del avión; pero, cuando lo vieron, a 50 metros de altura, enderezar, recobrar su equilibrio y acelerar enormemente, fué ya demasiado tarde para empezar a perseguirle.

Sufrió Navarre una fuerte reprimenda. Y fué preciso amenazarle con el destino a una escuadrilla de observación para evitar que en adelante repitiera alguna otra de las suyas.

Diez horas de cada día pasaba a bordo de un avión. Mas cuando supo el fusilamiento de su último pasajero, decidió que traía mala suerte a los espías y renunció en adelante a las misiones especiales.

* * *

El día 20 de octubre del último año de guerra, o sea en plena ofensiva aliada contra el frente alemán de Occidente, que empezaba ya a desmoronarse, se elevan, desde uno de los infinitos campos de fortuna del ejército francés, hasta cinco aparatos *Voisin-Renault* para cumplir una misión de interés enorme. A bordo de cada uno van un par de pasajeros, y todos juntos han de llevar a cabo la destrucción del túnel de Laifour en el momento en que un tren de municiones penetre en él.

En el campo de salida reina extraordinaria actividad. Las noches y los días se suceden sin descanso. Cada instante se aprovecha para llevar más a fondo la ofensiva, y cada minuto

de intenso esfuerzo ofrece una nueva probabilidad de acabar la guerra.

En plena noche, se compensa con la voz la falta de visualidad. El trabajo, de resultas de ello, es bullicioso, desordenado; pero no es posible proceder de otra manera.

Los cinco aparatos están en filas. Cerca de ellos, el comandante del campo inspecciona, vigila, pregunta, ordena, recuenta los paquetes que a bordo han de colocarse y se asegura de que todo está dispuesto para la marcha. Alguno de los pasajeros vuela ahora por vez primera. No ha habido tiempo de prepararlo, ni aviones disponibles para una vuelta preliminar. Con una lámpara de mano, se le enseña un peldaño. «¡Ea! El pie izquierdo aquí; la mano a este montante; ¡y arriba, de prisita, que no hay tiempo que perder.»

Los motores están en movimiento. Sus hélices dan vueltas pausadamente, esperando, como bestias impacientes, que los pilotos den rienda suelta para la marcha. Un instante retumban, pero los calzos impiden la salida. Todo está a punto. El sonido es perfecto. Y sólo falta el aviso de que en el campo no hay obstáculos que estorben.

Un sistema de luces señala la dirección a seguir para despegar; los reflectores iluminan un rato la superficie de la tierra, y uno a uno los aparatos emprenden su marcha y se pierden en la penumbra de una noche de media luna.

El último en salir va pilotado por Emrich, uno de los oficiales que mayor número de bombardeos ha llevado a cabo durante la guerra (1). Le acompañan: el comandante Evrard, que

(1) El alférez Emrich, nacido en Montreal (Canadá), empezó la guerra en calidad de coracero. Pasó, luego, al ejército de Oriente. En Salónica se hizo mecánico de aviación. Y, regresado finalmente a Francia, consiguió el título de piloto. Fué después a una unidad de bombardeo nocturno, con la que tomó parte en ciento setenta y dos operaciones; diez de ellas en tres noches consecutivas (3, 4 y 5 de septiembre de 1917), y una triple en una sola noche durante la cual descargó 900 kilogramos de bombas sobre el enemigo (28 de marzo de 1918).

en su anterior empleo ha desempeñado una misión semejante (1), y el cabo Leblanc, lorenés de origen y antiguo soldado alemán (2). A bordo, lo de siempre, una radio de pequeñas dimensiones, cartuchos de dinamita toscamente envueltos en un papel-tela de aspecto sucio, víveres para unos días y algunas bombas incendiarias destinadas a disimular el verdadero objeto de la expedición.

Leblanc, instalado en el segundo puesto, apenas se da cuenta de que la tierra lo abandona. Un momento, se asoma; ve una faja de campo iluminada por un haz de rayos de escasa fuerza; pero, sin anteojos ni casco de aviador, el viento le impide seguir mirando. Se refugia en la carlinga, y, pensando en lo que deja a retaguardia, se queda observando distraídamente los tensores laterales que van y vienen para compensar las variaciones de inclinación. Abajo, a proximidad de sus pies, hay un encastre para un mango que oscila frecuentemente en diferentes sentidos, y lo extraño es que el avión responde a las oscilaciones de esa pieza que se mueve por sí sola. Instintivamente, separa sus pies. Los apoya entonces, sobre una barra de metal que parece colocada en el fondo del alojamiento para comodidad del pasajero. La barra cede fácilmente de una parte; pero pronto reacciona, y otra vez el aparato rectifica su dirección. Más valdrá no tocar ahí tampoco. Y a la postre, al bueno del pasajero no le queda más recurso que el de asirse fuertemente al montante más cercano y esperar, en postura incómoda, la llegada a tierra del aeroplano.

A las once, se divisa el pueblecillo de Bourseigne. Sus alrededores están tranquilos. La Luna los ilumina lo bastante para poder ver el terreno elegido para posarse. El aparato toca tie-

(1) El capitán Evrard había sido ya llevado una vez al territorio alemán de ocupación. Cumplidos los encargos que tenía que llevar a cabo, cayó prisionero; pero, a pesar de las amenazas, nunca lograron los alemanes enterarse de la razón de su estancia en la región. Logró evadirse; fué ascendido a comandante, y en seguida se presentó para otra nueva misión.

(2) Obligado, por su origen precisamente, a ser soldado alemán, desertó, hallándose en el frente ruso, para alistarse con los franceses.

rra violentamente; da un respingo; luego un par de sacudidas menos fuertes, y por fin su cola frena contra el suelo y ayuda a parar en pleno campo.

Parece que nadie se ha enterado de la llegada del avión. Evrard toma la dirección de todo. Ayuda a descargar el equipaje, y con Leblanc sale corriendo hacia la linde del bosque.

El motor, de nuevo, acelera. Pero apenas empieza el aparato a rodar, cuando el piloto se da cuenta de que le disparan desde el bosque. Los disparos se cruzan con los de ambos pasajeros, y la patrulla, falta de elementos, se retira a favor de las tinieblas. El avión despega fácilmente; pero el radiador ha sido acribillado, y no queda más recurso que el de posarse nuevamente.

Una vez en tierra, se tira Emrich del aparato, y, empleando a solas un lenguaje algo brutal, abre el grifo de la gasolina, y en el charco que se forma echa una cerilla encendida.

Los tres hombres caminan juntos toda la noche, abriéndose paso a través de los matojos, con la carga que no pueden abandonar. Se paran de vez en cuando para tomar aliento; pero el frío de la noche les incita prontamente a seguir. Procuran simular una cuantas pistas falsas, y sobre las reales echan pimienta en polvo con el fin de desorientar a los perros que de seguro han sido lanzados en su persecución.

Con la brújula y un croquis del terreno, consiguen llegar al punto de cita de las cinco tripulaciones. Nadie hay allí (1). Esperan unas cuantas horas, que aprovechan para darse un buen descanso, y al empezar la tarde del nuevo día, reanudan la marcha con entusiasmo.

De día, recurren a la espesura para ocultarse. Una alarma, de vez en cuando, les obliga a detenerse. Se agazapan; esperan un poco, y luego continúan su camino.

Silenciosos, en fila india, avanzan por una vereda tapizada

---

(1) Tres de los aparatos habían volado sobre los campos designados para aterrizar, pero sin poder hacerlo a causa de sus reducidas dimensiones. El cuarto tuvo una *panne*, y se vió obligado a tomar tierra bastante antes del lugar fijado.

de hojas secas que han caído de los árboles. Sólo hablan lo necesario para tomar resoluciones. Se entienden con medias palabras, y obedecen sin discusión todas las órdenes de Evrard.

Por la noche, se apartan cuidadosamente de las zonas arboladas. Están atentos a todo ruido, a las luces, a las señales; siempre pendientes de cuanto ocurre para no caer en el garlito. Rodean algunos puestos. Soslayan los pueblos y aglomeraciones de casas que van hallando. Y todo parece deslizarse tranquilamente, cuando, a eso de las doce, retumba, hacia el Oeste, una tremenda explosión. La pequeña columna hace alto, para tratar de enterarse de lo que ocurre. Otras dos explosiones suceden a la primera; luego sigue un silencio prolongado, y por fin el ruido de un motor lejano llega hasta la choza donde se halla refugiada nuestra gente.

En ese instante, un único pensamiento les asalta: el de llevar a cabo su misión antes de morir, y en caso de morir primero, que no sean sus propios compañeros los culpables. El rato que pasan es angustioso. Caen nuevas bombas en un lugar cercano; sin duda sobre la vía que van buscando. Otra espera silenciosa tiene lugar, y al cabo de un buen rato se apaga lentamente el zumbido extraño de los motores.

A las cuatro de la mañana llegan al Mosa. Por su borde corre la línea que tienen encargo de obstruir. Se instalan cerca de ella para observar y descansar un poco.

Emrich, que nunca esperaba tener que intervenir en semejante empresa, está más agotado que sus compañeros. Desentrenado en absoluto para marchar, tiene ya los pies deshechos; sus zapatos están sin suelas, y el repuesto de calcetines se le acaba.

Transcurren un par de horas sin claridad. Durante ellas, pasa un solo tren en cada sentido. Sin duda el tráfico es mucho menor de lo previsto. Acaso no valga la pena de interceptar la línea, y sea preferible buscar en otra parte un resultado más seguro.

Por el río, en cambio, van y vienen constantemente grandes barcazas cargadas de gente y de material. Descienden con

intensa regularidad; lo que hace pensar en la existencia de una esclusa a poca distancia.

Si pudieran destruir esa esclusa, es evidente que el tráfico del Mosa quedaría por algún tiempo interrumpido. Por probar, nada se pierde. Deciden intentarlo. Hay que realizar un nuevo esfuerzo, y ponerse en marcha otra vez.

Al día siguiente, a las tres de la madrugada, llegan, al norte de Fumaz, a las esclusas de Valnacor. El frío se deja sentir intensamente; pero la emoción sirve de revulsivo para poner de punta los nervios del más templado. Tendidos en tierra y semiocultos por la maleza, planean el sistema más seguro. Preparan los paquetes de dinamita; engarzan las salchichas Bickford, y cautelosamente se aproximan hacia la meta. Un centinela, con su gorra de visera sobre los ojos, duerme profundamente. Abrazado al fusil y arropado en su capote, parece alejado de la realidad presente. Pobre hombre; ¿para qué despertarlo violentamente? Se le puede dejar tranquilo. Acaso ni se entere de las explosiones que se preparan.

Evrard, Emrich y Leblanc colocan cuidadosamente los cinco petardos de que disponen. Luego encienden la mecha única; y finalmente se refugian en la espesura próxima al río.

Diez minutos han de esperar. Diez minutos de angustia, que no terminan nunca. «Mas, de repente — cuentan los mismos protagonistas — una especie de trueno empieza a conmover la tierra. Es un ruido ensordecedor, que escuchamos con delicia. Una alegría inconcebible nos embarga. Nos damos un apretón de manos, reímos, temblamos, sentimos ganas de llorar; es un momento de locura en el que infinidad de sensaciones extrañas se entremezclan, pero al cabo del cual una sola se sobrepone: la satisfacción sin límites de sentirse útil a la Patria» (1).

Un surtidor grandioso emana del río. Algunos barcos van a parar violentamente contra la orilla. Se produce una corriente violentísima; y empiezan a oírse las primeras voces de los

(1) Jacques Mortane: *Missions spéciales*.

heridos y de la gente que acude para ver qué ha sucedido.

De nuevo se esconden, nuestros misioneros, en el bosque más cercano. Pasan tres días errando de un lado a otro, hasta que logran refugiarse en casa de unos franceses desde dónde escuchan, jornada tras jornada, el rumor de la batalla que avanza, que se acerca y que finalmente los alcanza, librándolos para siempre del yugo extraño.

CAPITULO X

Los aguiluchos (1)

Buen tiempo, aire transparente. Hoy trabajan los cañones. Uno de los aparatos de la escuadrilla ha salido ya para observar. Como su campo de acción está muy lejos, a varios kilómetros más allá de la línea enemiga, no ha tenido que recurrir a espirales para elevarse. A pocos metros del suelo, ha tomado su dirección definitiva. Un buen coletazo, y se ha lanzado al vuelo franco, ascendente y decidido de las aves emigrantes. Unos cuantos minutos más, y desaparece, allá en el fondo del telón celeste. Desde la torreta, únicamente se ha visto brillar el Sol, durante un viraje, sobre la superficie reluciente de las alas del aparato. Parecía un hilo de oro incandescente, perdido en la inmensidad. Pero en ese instante, una serie de puntos blancos, como corolas, se le abren alrededor. Ya está sobre las líneas enemigas, y son las baterías austriacas que le están tirando. Aquí, repercuten todavía las voces de los tripulantes, que se han marchado con las frases de saludo acostumbradas. El filamento incandescente se ha apagado; las corolas se han esfumado; otras más lejanas han surgido, siempre persiguiendo al avión que, invisible, continúa hacia su meta.

Ansiosamente aguardamos unos cuantos minutos más. Bajamos de la torreta, esperando, de un instante a otro, la lla-

(1) De un artículo de Guelfo Civinini, publicado, durante la guerra, en el *Corriere della Sera*.

mada del *Caudron*. Sobre una mesa está la pequeña máquina que, por medio de ondas herzianas, ha de aportarnos la voz lejana del aparato. ¡Qué absurdo parece todo! Dos hombres se han ido hace poco tiempo, y se encuentran ya lejísimos, navegando, en plena guerra, sobre un país enemigo, en medio del fuego de sus cañones. Nosotros seguimos en nuestro puesto; oímos vagamente el eco de la batalla, sin movernos de un campo, limpio y llano como una pista de carreras; esperamos, pacientemente, que lleguen noticias de lo que ocurre en el horizonte; y, para esto, tenemos un barracón de leña, una mesa, un aparatejo reluciente y silencioso, un soldado con un casco telefónico y un registro delante de él. La voz del *Caudron* tiene que terminar allí, sobre la página de ese registro, repleta de columnas para los diferentes datos: una para la hora, otra para el movimiento, la tercera para las señales y la cuarta para las notas.

¡Qué cosa tan extraña!

El barracón está un poco oscuro. Y aquella gente del aeroplano en pleno sol de mediodía.

Quiero suponerme, un instante, en el ambiente de un farmacéutico de pueblo de hace cincuenta años. En el ángulo de mi cerebro, hay un lóbulo que dice: «Tonterías...» Radiotelegrafía, está bien; aeroplanos, mejor aun. Pero radiotelegrafía y aeroplanos, las dos invenciones más fantásticas de nuestro tiempo, formando un conjunto preciso y obediente para colocar proyectiles sobre lugares terriblemente distantes...; la idea del espacio cruzado de vibraciones materiales e inmateriales, de visuales humanas que rebuscan desde arriba, de aparatos que vuelan, de rumores de proyectiles y de ondas misteriosas que enlazan al cielo con la tierra...; todo ello, al que medita ante el soldado con el casco telefónico y el registro abierto delante de él, produce una extraña sensación de asombro.

Pero el hombre se acostumbra a todo fácilmente. Al cabo de un rato, la cosa fantástica parece lógica y sencilla. La primera llamada del avión produce una alegría tumultuosa. El radiotelegrafista hace una seña. Todo el mundo se calla. Aso-

mándonos por encima de su cabeza, seguimos las letras y los números que escribe.

El aeroplano, en su lenguaje convencional, dice: «¡Disparo!... ¡Disparo!...» Advierte que está dispuesto para observar y que el tiro puede empezar.

El chirrido del micrófono se para. El soldado deja de escribir. Una voz, en la habitación próxima, grita por el teléfono. Y del campo de batalla llega el rumor confuso de la artillería: tonos profundos, principalmente, de los grandes calibres que disparan.

El velo del misterio parece disiparse. La admiración cede al orgullo. El pensamiento sigue las andanzas del filamento encendido, por entre las corolas de humo que lo persiguen...

Otra vez empieza el chirrido de la onda. Punto, raya... raya, punto, raya... etc. El soldado coge su pluma. Y otra vez nos asomamos para ver lo que escribe. Pero es otro nominativo. No es nuestro *Caudron*. Es otro aparato que llama a otra estación. El aire está lleno de estas voces misteriosas que se esparcen por el cielo repleto de fragor. De vez en cuando surge igualmente una voz austriaca, integrada de sonidos ásperos, que se entrecruzan con los nuestros.

El soldado escribe. Son los nuestros otra vez. Han visto caer el proyectil, y advierten: 50 *Oeste*. Ha caído 50 metros al Oeste del blanco. De nuevo llaman: «¡Disparo!... ¡Disparo!...» Están dispuestos otra vez para observar. Otras señales aparecen. Indican nuevos blancos que batir; los resultados de cada tiro; las correcciones a efectuar. Artilleros del aire, son la vista de los artilleros terrestres, siempre atenta a cuanto sucede. Nada se les escapa. De todas partes llega a los micrófonos el tecleteo de los transmisores. El uno dice: «Camino tal, punto tal, una columna importante.» El otro: «Disparo preciso; gran explosión.» Los mensajes aéreos se entrecortan, de los aviones a las piezas, a 20 kilómetros de distancia. Han guiado, de esta manera, nuestro bombardeo de Reifenberg y el de Cominiano. A 18 kilómetros de distancia, nuestros 30'5, conduciendo su tiro con arreglo a las indicaciones de los aviones

de artillería, destruyeron, en ambos pueblos, centros de abastecimiento y grandes masas de tropas. Hoy, se corrige el tiro sobre X, y se contrabaten piezas enemigas recientemente llegadas, que han empezado a molestarnos.

Una hora después de la salida del primer aeroplano, despega otro para reemplazarlo. Aquél, entre tanto, continúa su facción. Envía nuevas indicaciones para corregir más el tiro. El soldado escribe. Mas, de repente, se para... la comunicación ha quedado interrumpida. ¿Qué pasa? La gente se mira, un poco ansiosa. Se espera que recomience el chirrido del micrófono. Y recomienza, en efecto. Pero sin más indicaciones para la corrección del tiro. Aparecen otras letras. ¿Qué dice?... ¡Válgame Dios! Dice «*Nieuport*... *Nieuport*». Ha sido atacado y pide auxilio. Quiere un *Nieuport* de caza para su defensa. Acaso son más de uno, los aviones que lo atacan. El teléfono repite el grito a otros campos. Pasa algún tiempo, y la espera es angustiosa. Nuevas voces gritan por el teléfono. Pero, al fin, el soldado tiene un gesto de satisfacción. El aeroplano amenazado vuelve a hablar. Sigue, tranquilamente, las señales interrumpidas: «Explosión sobre el blanco. Muy bien. Etcétera.»

El cañón y el aeroplano han llegado a constituir las dos partes de una misma máquina de guerra: la una observa y dirige; la otra dispara y golpea. Cada vez que el tiempo lo permite, los aguiluchos toman su vuelo, contemplan el enemigo, espían sus movimientos, buscan sus posiciones, y descubren cada pieza en lugares inverosímiles... Solamente regresan cuando se ven atacados por los *cazas* adversarios. Pero a veces no se dan cuenta del enemigo que está cerca, porque el estrépito del propio motor apaga el rumor del contrario. No se enteran del repiqueteo de la ametralladora enemiga, que ya dispara desde hace unos segundos. El avión ligero está a poca distancia. Se tira de cabeza, para ametrallar mejor. Luego se encabrita, y hacia el cielo, a todo motor, vase de nuevo. Zigzagues, montañas rusas, revoluciones extrañas y un terrible juego de audacia, de maestría y de bravura. Un momento de

tranquilidad. El observador mira hacia atrás, y ya el pájaro austriaco está un kilómetro distante.

Al día siguiente, el aguilucho testarudo continúa, impertérrito, su labor. Y sólo así, cuando hace falta, los cañones destinados a acallar a los austriacos desempeñan a conciencia su misión.

La tierra, desde lo alto, parece un inmenso desierto, llano e inerte. Unas cuantas manchas obscuras, otras tantas algo más claras, punteadas; fajas que parecen trazadas con un pincel, y cintas blancas que representan los caminos. Pero, al cabo de un rato, el ojo se acostumbra, y empieza a descubrir lo extraordinario. El punteado de los tonos claros corresponde a unos embudos producidos por las explosiones; el oscuro, a los árboles; la línea de trazos, a las columnas de camiones; las gruesas rayas de tiralíneas, a las trincheras, y las otras indicaciones, a los barracones, a las tiendas, a las baterías, etc. Dice el fotógrafo: «Esto, debe ser una plana mayor... Aquí, este punto negro, corresponde seguramente a un observatorio enterrado... Este circuito, es una batería simulada..., la verdadera está aquí, donde no hay señal alguna, pero desde arriba hemos visto los fogonazos...»

Sobre el plano de las piezas enemigas, todo esto ha sido trasladado. Cada una de nuestras baterías tiene un croquis con el sector de fuego que le corresponde. Cada aparato observado lleva un mapa semejante. De arriba abajo, las señales son sencillas y fáciles de comprender. Con pocas letras y escasos números se fija el blanco. Y cuando llega la hora establecida, arriba están ya los aguiluchos, revoloteando intranquilos, y observando el espantoso caos de la batalla...

Cae la tarde. Tornan los aparatos hacia sus nidos, y la gente de su bordo, después de la cena ríe y canta alegremente al son de un fonógrafo cuyos discos son más viejos que un palomar.

Pero a cada rato falta alguno a la nueva cita. No existe un aparato que no esté ya acribillado. Todos tienen cicatrices: en las alas, en la barquilla, incluso en la hélice. El de hoy, que

llamaba al *Nieuport*, ha regresado con una docena de agujeros. El alférez observador que descendió de él es un territorial. ¡Tiene treinta y cinco años. Está casado, y con hijos. Hace veinte meses, estaba empleado en un ministerio. Vino a la guerra voluntario. No había volado nunca. Desde hace un año, es oficial observador; uno de los más audaces. Ha renunciado siempre a toda licencia. No recuerdo su nombre; pero, no importa. Es un italiano que se llama *Buen Ejemplo*.

CAPITULO XI

Los globos cometas en el Somme

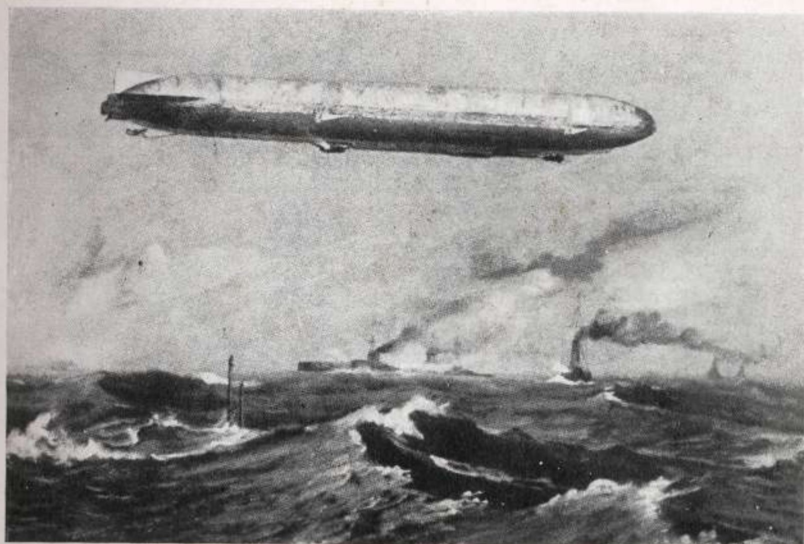
La física de los electrones, que a retazos ha invadido nuestra mente, conduce a una concepción extraordinaria del mundo que nos rodea. El tiempo y el espacio, de sus resultas, se han convertido en fenómenos incomprensibles; su existencia se asemeja a la de un inmenso castillo de naipes, capaz de hundirse al menor contacto de una mano extraña o a la menor traslación del aire que lo rodee, para quedar reducido a un simple plano sin más espesor que el del papel. Espacio es función de tiempo, nos han dicho tantas veces. Y, de ello, pensando a gran presión, hemos llegado, torpemente, a deducir que ni el espacio existe ni tiene el tiempo razón de ser.

Admitámoslo, por un instante.

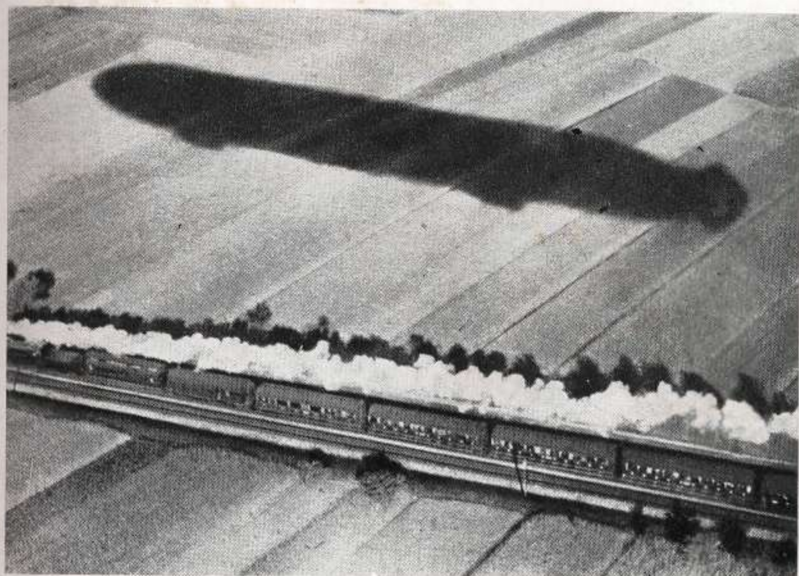
Es más, para engolfarnos bien a fondo en semejante teoría, supongámonos dotados de una vista perfecta: una vista capaz de impresionar los objetos en nuestro cerebro con su verdadero tamaño, cualquiera que sea la distancia desde la cual los observemos; e imaginémonos capaces de una movilidad completa, a fin de colocarnos en el lugar del espacio al que hoy estén llegando las escenas de la gran guerra (1).

Lo primero será difícil, porque el tamaño de los objetos es relativo; y, lo segundo, casi imposible, porque partimos del

(1) A una distancia de la Tierra igual a la velocidad de la luz, multiplicada por el número de segundos transcurridos.



49. — Un dirigible, en el mar del Norte, desciende hasta 100 metros, para dar cuenta de lo que ha visto en lontananza.
(Cliché T. I. W.)



50. — Mayo 1916. Un Zeppelin se esfuerza por interrumpir las comunicaciones terrestres; los viajeros del tren contemplan, atemorizados, su gigantesca sombra.
(Foto. T. I. W.)



51. — Mayo 1916. El L. 20, con su armadura semi-destrozada, cae en uno de los fiords de la costa noruega.

(Foto. Olsen)

principio de que el espacio ya no existe. De un absurdo se desprende, en efecto, otro más grande. Pero, a pesar de ello y a fuerza de buena voluntad, supongámonos situados — por ejemplo — en el lugar que ocupa la estrella Alfa, y dispuestos a observar lo que ocurre en la pobrecita Tierra.

La cosa no es complicada.

Deja, lector amable, que, de la mano, yo te conduzca. Te prometo que verás lo interesante, sin soportar la agonía de los proyectiles que se acercan, ni los dolores espantosos de su acero en tus entrañas. Verás la guerra, sin sufrimientos. Y, como hemos dicho que el espacio ya no existe, la vas a ver, desde tan lejos, sin moverte de tu butaca.

Atiende, un poco.

Estamos en plena trinchera; sobre el frente que corresponde a la batalla del Somme, y del lado alemán. Mes de junio de 1916.

Caminamos lentamente a lo largo de esa trinchera, porque en su fondo hay barro, y sobre la banqueta interna están sentados, en interminable fila, los soldados del Káiser que van a ser lanzados a un nuevo asalto.

Las paredes laterales son muy altas. Arriba, no vemos, por consiguiente, más que una faja de cielo nublado. Frente a nosotros, tampoco es muy extenso el panorama, por ser constantes los recodos de la trinchera.

En la primera encrucijada, tomamos el ramal izquierdo. Encontramos luego una segunda, y nos dirigimos esta vez a la derecha.

Voy buscando un observatorio cubierto — un puesto pequeño, tapado por la tierra y protegido con palastro — para enseñarte, desde él, un poco más del frente...

Aquí es. Baja la cabeza, y entra[illegible] Enfrente tienes una rendija horizontal, por la que observ[illegible]ía y noche, un vigilante.

«— ...

»— ¿Que no ves nada? ¿Un terreno pelado, desprovisto de árboles y vegetación? ¿Un par de ondulaciones más leja-

nas? ¿Y luego un horizonte liso? En efecto: es lo único que ha dejado el bombardeo preparatorio.

»— ...

»— ¿El enemigo? Está escondido, como nosotros, debajo de la tierra.

»— ...

»— ¿Que, cómo ve qué es lo que hacemos? ¿Cómo previene nuestros ataques? ¿Cómo sabe dónde estamos? Pues, primero, con sus aviones; y luego, con sus globos cautivos: los que están allá en el fondo, a la derecha; aquel grupo de trazos negros, difusos, pequeños, paralelos, con 45 grados de inclinación. Son los ojos del enemigo. Están a 10 kilómetros de aquí. En cada barquilla hay un hombre que observa constantemente; que estudia el sector; que sitúa sobre el plano baterías; que proporciona datos de tiro, y que corrige el de las piezas de su frente. Un trabajo cruel y poco lucido, para el cual se necesitan condiciones formidables.

»— ...

»— *¿De este lado? Sí, también existen.* Son el *alma* de la dirección del tiro de los Ejércitos de von Gallwitz. Son los imprescindibles de la batalla del Somme. Ahora los veremos, poco a poco. Visitaremos, uno a uno, los diferentes escalones de su curiosa organización.

* * *

Media hora desandando torpemente las trincheras, y otro tanto en un coche antiguo cuyas bielas se oyen desde lejos. Es la primera hora de silencio desde que empezó la formidable preparación del Somme, y la hemos aprovechado para venir hasta un pueblecillo de la retaguardia alemana, en el que se hallan montados algunos servicios del grupo de ejércitos encargado de contener la terrible avalancha.

De la estación, sólo queda un montón de ruinas. Pero las vías han sido reparadas, y tendidos nuevos ramales para reemplazar con vagones la falta de oficinas trasladables por el aire.

Al final de una línea muerta, que se pierde por entre los árboles que quedan de un pobre bosque destrozado, hay un vagón de ferrocarril, con una inscripción que dice: *Stabsoffizier der Luftschiffer*; que, traducido a buen castellano, significa: «Jefe de la Aerostación del Grupo de Ejércitos».

A la puerta hay un centinela, y dos ordenanzas que esperan. Alguien llega, de vez en cuando, con un sobre color de tierra, y un soldado sale, a cada rato, con un telegrama que cursar.

Al pie del coche, están dos automóviles. Algo más lejos hay una choza, a la cual la gente acude en masa. Y diseminadas entre los árboles que mejor conservan su hojarasca, se hallan unas cuantas ametralladoras cuyos cañones apuntan hacia las nubes.

Dentro del vagón hay un tablero de dibujo, y sobre el tablero se ven grandes planos, transportadores, compases, lápices de colores y tintas diversas, que manejan, mientras discuten, dos oficiales de elevado rango. Contra las paredes aparecen dos mesas más, cubiertas de papeles, ficheros y cartapacios de diferentes medidas. En un rincón está el teléfono; en otro, una palangana, y contra el fondo, mal dobladas y en desorden, un par de camas de tijera y unas mantas.

En el primer casillero se hallan las órdenes de von Gallwitz, del cual depende directamente la Plana Mayor de la aerostación. En el segundo encontraremos las informaciones enviadas. Más allá, la correspondencia con los puestos de mando de las agrupaciones de globos cautivos. Y, por último, el diario de operaciones de la central terrestre de información.

El teléfono no para. La puerta se abre constantemente. Telegramas vienen y van. Y, en una palabra, la agitación es formidable.

Los informes ascendentes, que llegan de los diferentes globos para ser compulsados y confrontados entre sí, se cruzan con las órdenes del Mando, que en sentido inverso descienden hacia los equipos. En nuestro vagón se encuentran. Al chocar, enturbian el aire. Pero cribando con cuidado las noticias, sólo

quedan, poco después, en el cedazo, las que van a ser más útiles o necesarias.

Pero la escena la presenciamos desde una estrella del cielo a la que tarda quince años en arribar la luz. Nadie nos ve, por consiguiente. Registremos, pues, a fondo, los papeles; y veamos, un poco, qué es lo que pasa.

* * *

A partir del 24 de junio, las artillerías francesa e inglesa han arreciado su fuego formidablemente contra el frente del segundo Ejército alemán. El sector comprendido entre Gommécourt y Chaulnes, guarnecido por más de veinte divisiones, se halla bajo una verdadera lluvia de proyectiles de todos los calibres, cuyas explosiones remueven la superficie de la tierra, destrozando cuanto hallan a su paso.

La sorpresa originada por tan intensa preparación es bastante grande. Las fotografías tomadas desde los aviones de reconocimiento habían hecho pensar que algo se tramaba; pero el Mando alemán nunca creyó que los franceses serían capaces de desasirse del yugo de Verdún, para organizar, más arriba, una ofensiva de importancia.

En las cercanías del Somme, las fuerzas aéreas y terrestres de Alemania son relativamente débiles. El mayor esfuerzo se halla todavía concentrado contra Verdún. Pero, retirar del Mosa una parte de las divisiones y escuadrillas atacantes equivale a adelantarse a los deseos franceses; por lo que hasta el último momento continúan los Ejércitos con los elementos de que en mayo disponían.

La preparación dura una semana entera, y el 1.º de julio se lanza al asalto la Infantería. El objeto principal de la ofensiva es conseguir la ruptura del frente alemán, a fin de pasar de hecho a la guerra de movimiento; pero, a pesar del gigantesco esfuerzo realizado, los aliados sólo consiguen avanzar profundamente y apoderarse de un sistema de defensas bastante bien protegido.

Los cañones han ensanchado el radio de acción de sus trayectorias. La artillería aliada dirige la mayor parte de sus proyectiles contra las baterías alemanas, buscando, en lo posible, reducirlas al silencio. Y la batalla continúa a grandes saltos, con los cuales se gana cada día unos cuantos metros más de frente y fondo.

Durante este avance, los aviones ingleses y franceses han empleado, por vez primera, el sistema de ametrallar directamente a la Infantería alemana refugiada en sus trincheras o embudos de proyectiles. El sistema no rinde demasiado; pero la fuerza moral que proporciona es considerable. «Los soldados alemanes se sentían cruelmente perseguidos y tenían la impresión de que los procedimientos que habían seguido hasta entonces para protegerse perdían todo su valor. Las tropas, extrañadas de la cantidad de aviones que el enemigo ponía en línea, daban pruebas de creciente nerviosidad. Confundían, algunas veces, los aviones enemigos con los propios. Las escuadrillas alemanas recibían frecuentemente la orden de ir al frente para cazar al adversario, y no encontraban, al llegar, más que los propios aparatos de reconocimiento... Artillería e Infantería se hallaban convencidas de que el enemigo empleaba aparatos blindados, contra los cuales la bala de fusil era impotente. De resultas de ello, en vez de atacar con sus ametralladoras a los aviones enemigos, que volaban a escasa altura, para obligarles a elevarse más, los soldados pensaban solamente en protegerse. Corrían los rumores más extraordinarios sobre la habilidad de los aviadores adversarios, y esos rumores hallaban acogida hasta en los estados mayores más elevados (1).»

En tales condiciones, los aviones de reconocimiento alemanes resultan más que insuficientes para corregir el tiro de las propias baterías. Y se hace preciso, más que nunca, recurrir a la eficaz ayuda de los globos cautivos.

Pero, durante estos primeros días de la batalla, sólo existen, sobre el frente alemán del Somme, unos diez globos cometas

---

(1) General von Hoeppner: *L'Allemagne et la Guerre de l'Air.*

en total, que se hallan, además, completamente desamparados.

No disponiendo de elementos propios de protección, los aviadores enemigos se han cebado contra ellos muy duramente. Un ataque directo basta, casi siempre, para incendiar el globo y derribarlo. Y de resultas, al cabo de ocho días, son ya seis los *drachen ballon* derribados y ocho los observadores que en ellos han encontrado una espantosa muerte.

Entre tanto, el primer Ejército alemán se ve también envuelto en la contienda. Y es necesario, para robustecer la defensiva, recurrir, como en tantas otras ocasiones, a la unidad de mando. Von Gallwitz es nombrado jefe del grupo de Ejércitos del Somme, y a sus órdenes son colocados: un comandante para la aviación y otro para la aeronáutica.

La primera medida del director de la batalla consiste en pedir a retaguardia los elementos que necesita. Los ataques contra Verdún pierden una parte de su intensidad, y la mayor parte de las escuadrillas y de los globos de todo el frente se trasladan hacia el Somme.

En pocos días son concentrados 50 globos.

Estos globos se hallan agrupados por secciones; y, a las secciones son destinadas un buen número de ametralladoras.

Las ametralladoras, reunidas en grupos de importancia, son establecidas normalmente sobre los vértices de un gran triángulo, para poder así cruzar sus fuegos y rechazar toda agresión aérea a corta distancia.

Además, a cada grupo de secciones aerostáticas instaladas sobre una misma zona, se asigna una escuadrilla o dos, con la exclusiva misión de proteger a los observadores (1).

Son, todas estas medidas, indispensables; pues al soldado, en plena guerra, puede exigírsele su vida; pero no existe fuerza humana capaz de conseguir que trabaje tranquilamente sobre un plano, cuando le espera, de un instante a otro, la destrucción del aparato que en el aire lo sostiene.

---

(1) Al año siguiente, cada equipo de aerostación llegó a disponer, en Alemania, de un cañón antiaéreo de 37 mm., para rechazar las agresiones de los *cazas* enemigos.

* * *

Sobre uno de los planos del tablero se halla dibujada la organización de las propias unidades. Dos círculos concéntricos muy rojos indican la situación del Mando: del vagón donde estamos curioseando. Hacia la izquierda aparecen toda una serie de círculos sencillos: los puestos centrales de aerostación de los diferentes Cuerpos de Ejército de von Gallwitz. Y, por último, a derecha e izquierda del Somme, formando grupos tendidos de NO. a SE., se hallan los cincuenta y tantos signos indicadores de la situación de cada globo.

Todos estos signos, círculos y dobles círculos, se hallan reunidos entre sí por una serie de líneas *llenas*, siempre de tinta roja, que dan a conocer los diferentes tendidos telefónicos de la red de aerostación. Y, observando con algún cuidado, podríamos ver que cada globo está enlazado con la central de su Cuerpo de Ejército, y todas las centrales con el jefe del servicio. De esta manera, los observadores transmiten en seguida las noticias concernientes a lo que ven: dirección en que encuentran las piezas adversarias que hacen fuego, intensidad de cada tiro, situación de los blancos de otra índole, movimientos de tropas, etc. Estas noticias, en las centrales de Cuerpo de Ejército, son aprovechadas para proporcionar al Mando los datos necesarios para el tiro de contrabatería. Mediante intersecciones de azimutes transmitidas por cada dos globos o tres, los blancos se sitúan sobre el plano, y la cuadrícula en que resultan se envía a las baterías con la orden de romper el fuego.

Camino adelante, las noticias, con comentarios y diversas proposiciones, van llegando a nuestro vagón. En él se desmenuzan, se ordenan, se clasifican, se estudian y se aprovechan intensamente, para deducir, de la marcha del servicio, la necesidad de pedir más material, la conveniencia de cambiar las zonas de observación, la posibilidad de reforzar tal o cuál aeronáutica de Cuerpo de Ejército, la precisión de reparar algunos globos y la oportunidad de llevar a efecto modificaciones de impor-

tancia en el servicio, en los elementos de que dispone o aún en la táctica de la Aerostación.

Tales noticias se convierten después en órdenes que, por las mismas líneas llenas de la red que contemplamos, se difunden, poco a poco, hacia el campo de batalla. Al globo tal, se le encomienda la vigilancia de este sector; al cual, la observación del tiro de aquella batería; a cierta sección de aerostatos se la hace depender de determinado Cuerpo de Ejército; y, en una palabra, las inspiraciones del Mando son transmitidas por medio de vibraciones, y la horrenda lucha continúa como si el resto del mundo no existiera.

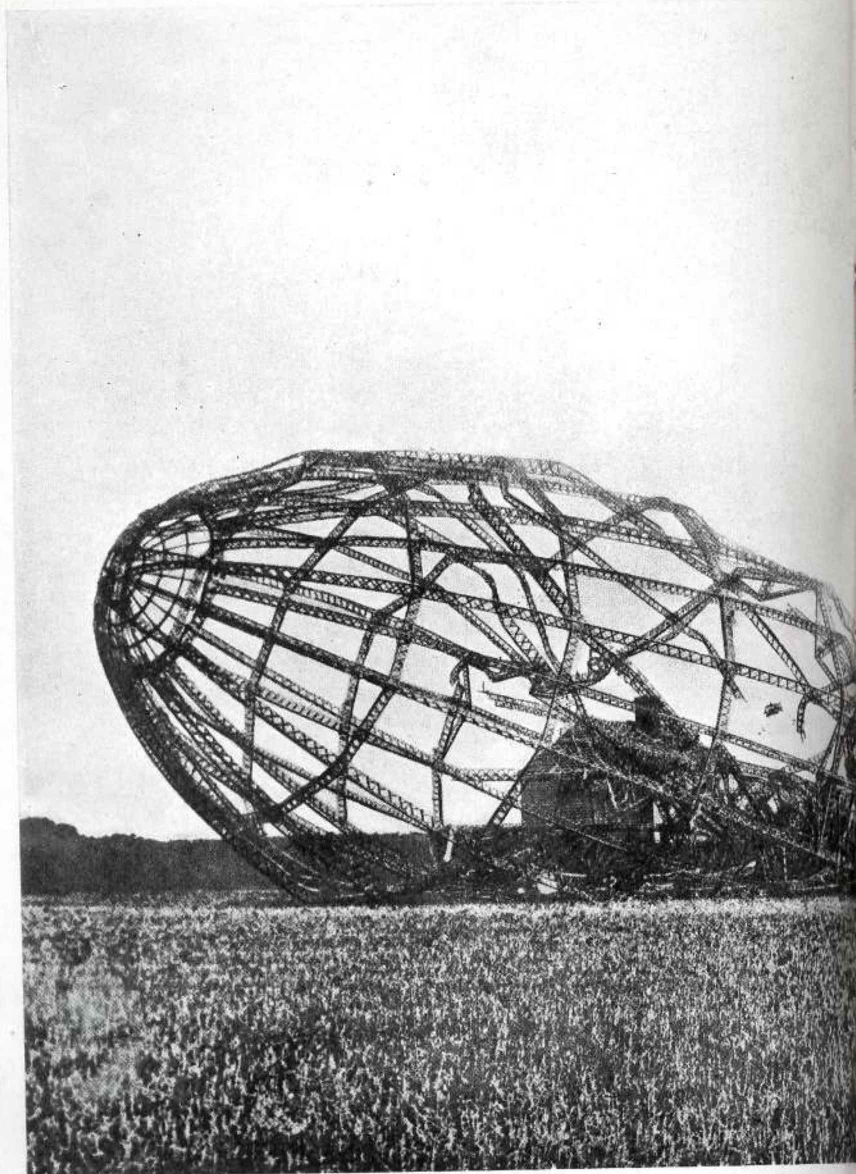
Pero, aparte las líneas llenas, hay otras de rayas, de punto y raya, etc., etc., que representan los diferentes trozos de otras redes que el servicio de aerostación tiene a su alcance. Su jefe se halla, en efecto, enlazado con la red general del Alto Mando del Grupo de Eércitos. Las centrales de los diferentes Cuerpos están ligadas con las redes de Artillería respectivas. Con todo lo cual se llega a la utilización de las noticias que los globos proporcionan y a poder demandar a dichos globos otros servicios de más importancia.

El otro plano, a menor escala, reproduce constantemente las incidencias de la situación. El Mando necesita, en todo instante, conocer la zona que posee; le conviene seguir, paso a paso, el movimiento de su primera línea, para poder tomar, en consecuencia, las medidas concernientes a un nuevo avance, a un contraataque, a la rotura del contacto o a una rápida retirada. Para esto, los observadores han de mantenerse siempre atentos a cuanto ocurre sobre su frente. No verán constantemente a la Infantería de vanguardia; pero siempre podrán informar sobre las incidencias generales de la lucha. Como es lógico, el conjunto de noticias aisladas que procedan de los diferentes globos dará lugar a la reconstitución, sobre nuestro segundo plano, de una gran parte de la línea de contacto que, al Alto Mando, será utilísima en todo momento.

* * *

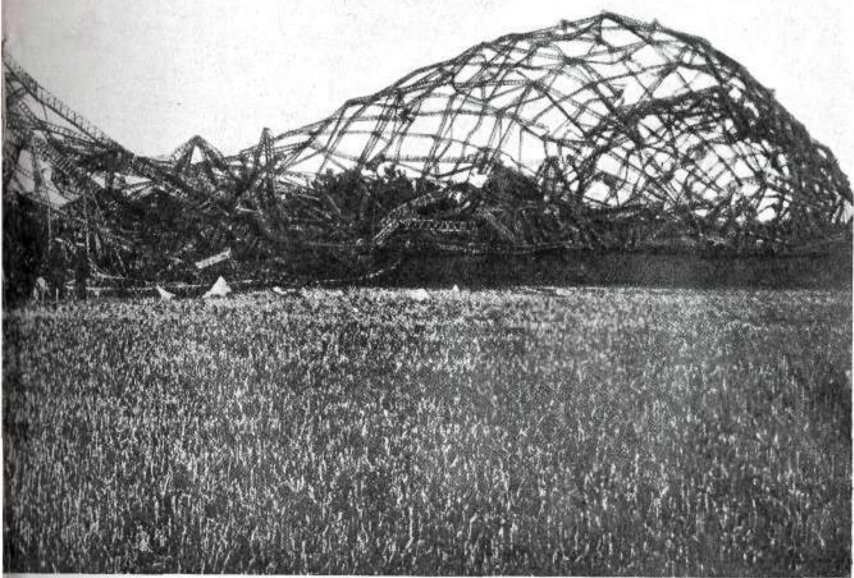


51. — Lucha entre el titán y el cazador: avión haciendo fuego contra un dirigible rígido de la serie Zeppelín.



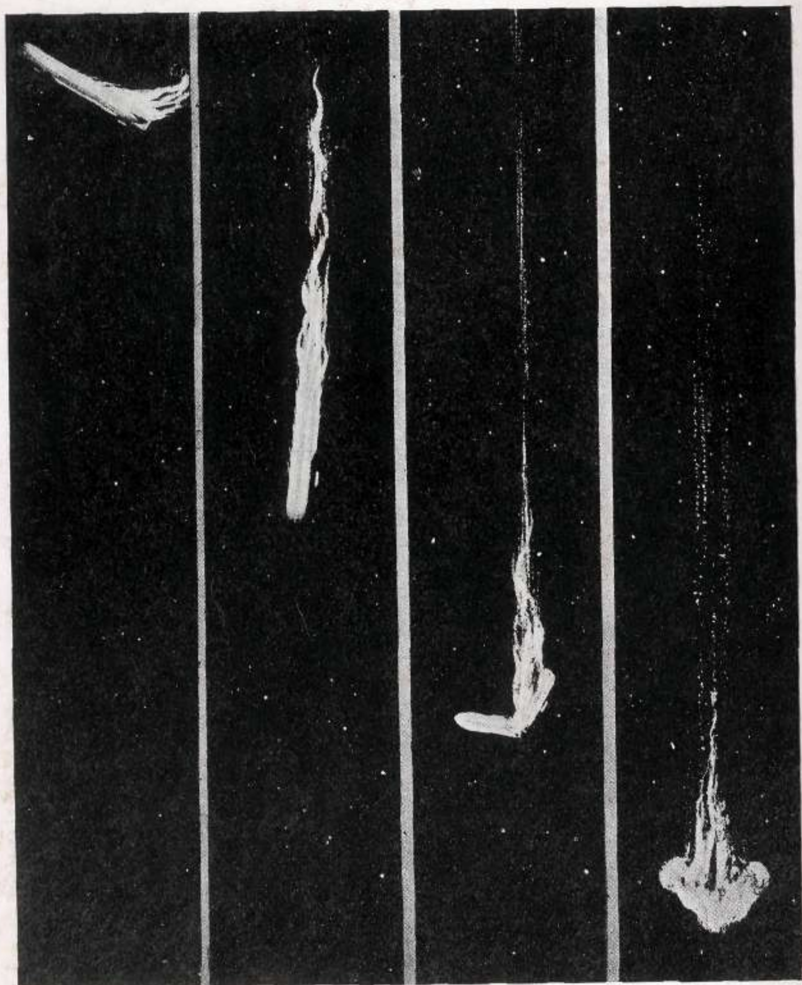
52.ª Septiembre 1916. La armazón de un dirigible incendiado
sólo en los museos s

(Offic



...semeja al esqueleto de ciertos mastodontes prehistóricos, de los que ...nservan algunos restos.

...Photo.)



53. — Octubre 1916. Los cuatro tiempos críticos de la caída de un dirigible: desde que, a bordo, se aperciben los tripulantes del incendio, hasta que solamente queda una masa informe que hacia tierra se precipita violentamente.

(Dibujo de C. Pears)

El famoso automóvil de las bielas que tecletean nos lleva ahora a nuestra última visita. De vez en cuando se sale de la carretera para soslayar un embudo de proyectil. Y el resto del tiempo va despacio para evitar sorpresas y dejar que los de a pie nos sigan fácilmente.

Sobre un poste kilométrico aparece un 18. Y surge, poco después, un viejo letrero, sobre el que se lee: «Sección de Aerostación número 7». Tomamos el mal camino que una flecha nos señala, y, a fuerza de tumbos, nos acercamos al artefacto que nos interesa.

Un camión pesado, con su motor en danza, está arrimado a un par de casas de un solo piso que forman ángulo. En lo alto del camión existe un torno; torno que gira, y que al girar tira del cable que sujeta el globo.

La mole gris va bajando lentamente; y, a medida que se acerca, podemos ir descubriendo en ella los detalles que la integran. El gran cilindro de hidrógeno está inclinado con respecto a tierra. Entra el viento en una bolsa de su vientre, que recuerda la del canguro, y sirve para mantenerlo en dirección y forma constantes. Su *empenage,* lleno de gas, reduce las grandes oscilaciones. Y así la barquilla, que cuelga del cilindro, ofrece mayor calma para observar.

El globo-cometa ha evolucionado poco desde su creación. Aparece el primero en 1896; se trata de un *Parseval Sigfried,* de 600 metros cúbicos de capacidad, que puede elevarse a 900 metros. Más tarde, el volumen crece hasta 1,200 metros cúbicos, llegándose, de esta manera, a 2,000 metros de altura. Pero la forma primitiva siempre subsiste. Tanto el *drachen* alemán, como el *caquot* de los franceses o el *A. P.* de los italianos (1), conservan siempre la invariable estructura de un cilindro provisto de capacetes semiesféricos, que le vale el nombre genérico de *salchicha.*

* * *

(1) Avorio y Prassone. La forma, en éste, ha sido ligeramente modificada. La masa principal es piriforme; pero la teoría es siempre la misma.

En la barquilla del globo, apenas basta el sitio para un solo observador. El de turno endosa su *mono* forrado de piel, y sobre él se ajusta el paracaídas, artefacto molesto y que aun no se halla lo bastante perfeccionado para inspirar la confianza necesaria (1). El instinto induce al hombre amenazado por el fuego a arrojarse desde la altura a que se encuentre, pero son pocas las veces que el paracaídas se despliega para salvarlo de la muerte.

Ripper, el observador entrante de servicio, es un alférez de la reserva. Notario en la anteguerra, ha resultado un fenómeno en cuestión de observación. Ha batido el record de velocidad del viento y de mal tiempo sin pedir, desde lo alto, que descienda el globo. Soporta el balanceo y los bajonazos como ninguno. Y sería capaz de seguir trabajando hasta en plena tempestad.

La serenidad de Ripper, por otra parte, supera a la de todos sus compañeros. Se le ha visto transmitir en momentos en que la situación era tan comprometida que, abajo, ya nadie le escuchaba. Se trata, en una palabra, de un verdadero *as* de los observadores.

Llegamos, pues, en buen momento. Será interesante verle desenmarañarse en las alturas.

Apenas un poco de tiempo para examinar los diferentes cordones, ver que el de la banda de desgarre está en su sitio, asegurarse de que la válvula de seguridad funciona bien, colocarse el casco telefónico, pasarse la correa de los gemelos, coger el plano y echar un vistazo a los instrumentos de precisión, cuando ya la señal de partida ha sido dada y el globo, lentamente, se va alejando de tierra.

Ripper conoce a conciencia el terreno que le rodea; lo ha estudiado sobre el plano y lo ha observado desde el aire muchas veces. Ha tenido ocasión de compararlo con toda una serie de fotografías perfectamente anotadas, y ha construído, poco

(1) Nos referimos al año 1916. En la actualidad, los paracaídas funcionan siempre bien.

a poco, los principales mapas de zonas vistas y ocultas de que se valen sus compañeros de sección. Apenas gana un poco de altura, y ya empieza a anotar lo que va viendo. La luz no le molesta. Son las seis de la tarde; pero él sabe perfectamente el tono que corresponde a cada cosa, cuando el Sol declina hacia su meta.

A 200 metros del suelo, lo que antes era horizonte se ha acercado un poco al globo. Otro horizonte ha surgido, y todo tiende, al parecer, a aproximarse al pie del cable.

Se descubren, uno a uno, los secretos del terreno. Empiezan a verse trincheras; más tarde, baterías, y, finalmente, se divisa un panorama grandioso.

En cambio, las ondulaciones han desaparecido; los repliegues de la tierra ya no existen. Parece que el suelo se ha estirado para dejarse ver mejor.

Un telefonazo avisa a Ripper para que empiece su trabajo. La batería *X* va a llevar a cabo un tiro de demolición, y dada la importancia de su calibre precisa corregir disparo a disparo. Se trata de una doble observación, a efectuar en combinación con otro globo. Ripper queda en comunicación directa con el comandante de la unidad.

«— Primer disparo: 550 milésimas, con relación al Norte geográfico.»

«— Segundo disparo: 570 milésimas.»

El viento cambia de dirección, y la barquilla con el globo va girando lentamente. Al propio tiempo se acentúa el movimiento de columpio invertido, con su punto fijo en el torno terrestre.

«— Tercer disparo: 565 milésimas.»

Se empieza, en las alturas, a estar incómodo. Los efectos son los mismos que en la mar, cuando el tiempo no permite alimentarse. Pero Ripper está impertérrito. Sigue el ritmo de los disparos; no se entera del balanceo.

Oye vagamente el rumor de un aeroplano que se acerca. Pero apenas pone atención en el repiqueteo de las ametralladoras que lo protegen.

Ya le ayudarán desde abajo; y, en caso de peligro, le avisarán por teléfono para tirarse. La victoria del avión, la observan siempre antes los de tierra, y, por esta razón sencilla, el observador tiene la orden de trabajar tranquilamente hasta que llegue a su barquilla el aviso en contrario.

«— Séptimo disparo... tal.»

Y la serie, sin descanso, continúa.

Pero, un latigazo en la frente interrumpe un instante al observador.

No será nada, piensa, y sigue mirando en la dirección del blanco.

Sin embargo, por su cara empieza a correr un hilo de sangre, y siente, poco después, que la cabeza se le va. Quiere hablar por el teléfono; pero las fuerzas le fallan, y se desploma en el fondo de la barquilla.

* * *

Al pie del globo cunde la alarma. El avión enemigo reincide en su ataque, sin que consigan detenerlo las ametralladoras de la defensa.

Pica, un instante, violentamente. Parece que está sin mando. Pero no tarda en enderezarse; y, cuando se aleja, se ve en el globo un punto negro, que se agranda rápidamente, y del cual no tarda en surgir una inmensa llama.

«— ¡Al teléfono! ¡Pronto! ¡Avisarle que el globo arde!»

Pero Ripper no contesta; y a tierra llega violentamente una masa informe, que se apaga poco a poco.

A ella se acerca la gente del equipo, y mecánicamente empieza el trabajo de cada día: recoger los instrumentos aun servibles; ver si el plano se puede todavía utilizar, y anotar en un cuaderno el nombre del observador, el número del globo y la hora de su caída.

El cuerpo carbonizado del pobre Ripper es retirado de los restos del globo incendiado y dejado a un lado para enterrarlo

algo más tarde. Después de esto, el equipo reunido empieza a montar el globo de reserva.

Comentarios, se hacen pocos.

Alguien dice, sin embargo: «¿Quién lo hubiera pensado de Ripper? ¡No atreverse a saltar!» (1).

(1) Durante la Guerra Mundial fueron abatidos en total 525 globos cautivos alemanes; de los cuales 470 por aviadores y 55 por artillería.

CAPITULO XII

De bombero a bombardero

Duvernois, en agosto de 1914, formaba parte de la compañía especial de los bomberos de París. Pidió inmediatamente ir a campaña; pero la autorización le fué negada porque su Cuerpo era considerado como fuerza armada de la Nación, y sus servicios podían llegar a ser más necesarios en la guerra que en la paz. Hubo, pues, de contentarse con salir precipitadamente, guiando un enorme camión-escala pintado de rojo, cada vez que la campana de su cuartel tocaba a fuego, y con asistir de cerca a los accidentes originados por los aviones alemanes en otoño de 1914.

Las bombas que caían sobre París, no siempre causaban muchas bajas; pero rara era la vez que la rotura de una cañería de gas o un corto circuito eléctrico no daban lugar a un incendio. Y lo cierto es que, apenas empezaba el ruido de los motores o los avisos de los arrabales que más pronto los oían, llegaban por el teléfono llamadas alarmantes motivadas por los incendios declarados.

Duvernois trabajó lo más que pudo. Llegado al incendio, confiaba su puesto de conductor al primero que lo aceptaba, y se lanzaba escalera arriba hacia la hoguera. Se distinguió notablemente en la plaza de la República cuando cayeron sobre sus casas las primeras bombas incendiarias, contra las cuales era dificilísimo luchar a causa del tiempo que duraban las emanaciones incandescentes.

Pero aquello no era vida para él. Le parecía un emboscamiento indecoroso; y, en una época en que todos los hombres de su edad habían salido para el frente, la situación llegó a hacérsele intolerable. Protestó continuamente; cursó un montón de instancias; molestó a cuantas personas podían ayudarle; y, finalmente, consiguió lo que quería: el destino a una división de primera línea.

Tomó parte en la batalla de Champagne; se batió en el Somme valientemente, y, un poco más tarde, con el 84.° regimiento de Infantería, marchó a Salónica para seguir participando en más acciones.

Herido en una pierna y declarado inútil para el servicio en su Arma, se alistó en Aeronáutica, y, con el título de piloto, que fácilmente consiguió, fué incorporado a la escuadrilla 510, afecta al Ejército de Oriente.

* * *

En aquel entonces — año 1918 — el frente de Macedonia se extendía desde Seres, a Oriente, hasta el lago de Presba, a Occidente, pasando, sucesivamente, por Doiran, Dobrolopié y Monastir. Los Imperios centrales disponían, de Este a Oeste, de los segundo y primer Ejércitos búlgaros y del noveno alemán (1). Los aliados, en igual sentido, habían desplegado el Cuerpo helénico, el Ejército británico, y, al otro lado del Vardar, el primer grupo de divisiones francesas, los Ejércitos de Servia y el Ejército francés de Oriente.

El general Franchet d'Espéret había tomado el mando del conjunto meridional a mediados de junio, y pocos días después recibía, del Gran Cuartel General, la orden de redoblar la actividad en toda la línea, inspirándose, para ello, en el plan de operaciones de su antecesor (2). Recorrió rápidamente el frente, para darse cuenta del terreno en que tenía que operar, y deci-

(1) Integrado en gran parte de elementos búlgaros, pero con todas sus planes mayores alemanas.

(2) General *Guillaumat*.

dió, a consecuencia de su visita, llevar a cabo el esfuerzo más importante desde los alrededores de Dobrolopié. Podía, de esta manera, caer sobre el Vardar a la altura de Gradesco y, de acuerdo con ideas anteriores, continuar enérgicamente sobre Veles y Uskub; pero con la evidente ventaja de soslayar la región difícil y bien defendida de Demir-Kapú.

Le habían ordenado, desde París, la realización de una serie de esfuerzos progresivos que condujeran a la desmoralización del primer Ejército búlgaro; pero su decisión fué más lejos todavía. Se hallaba resuelto, en efecto, a romper el frente de la parte alemana, ensanchar la brecha con elementos franceses, y lanzar después, aguas arriba del famoso Vardar, un importante núcleo de tropas servias. El nuevo plan de operaciones fué enviado a París, con una coletilla en la que el comandante en jefe hacía saber que la preparación logística de la gran batalla empezaba inmediatamente y que, a menos de recibir una orden terminante en contrario, el cañoneo preliminar sería iniciado el día 14 de septiembre. El Gobierno dió su conformidad sin esperar ni la opinión de los representantes militares ni la resolución del Consejo Superior de la Guerra (1). Y, en vista de ella, los preparativos de todo orden fueron llevados a cabo enérgicamente.

Dictó, el futuro mariscal de Francia, una serie de instrucciones generales para la batalla, en las cuales se hallaban previstos hasta los más mínimos pormenores de ejecución. La preparación de artillería iba a durar un solo día. Pero, a partir del 15, las unidades servias y francesas habían de lanzarse con fiereza al asalto de la roqueña y abrupta zona de Dobrolopié. La acción tenía que ser enérgica para poder llegar lo antes posible al desmoronamiento de la defensa de la zona elegida. Y, una vez conseguida esta última, la persecución se efectuaría con semejante intensidad.

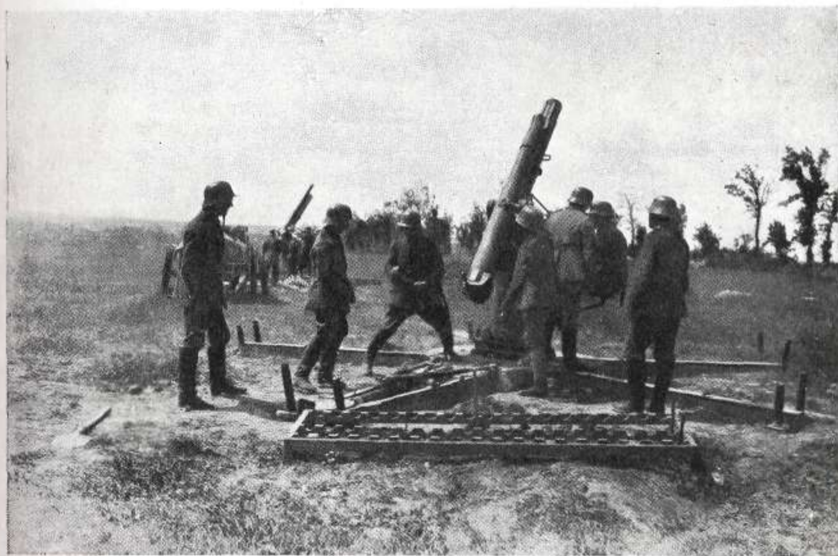
Las divisiones, como una cuña, se hundirían francamente

---

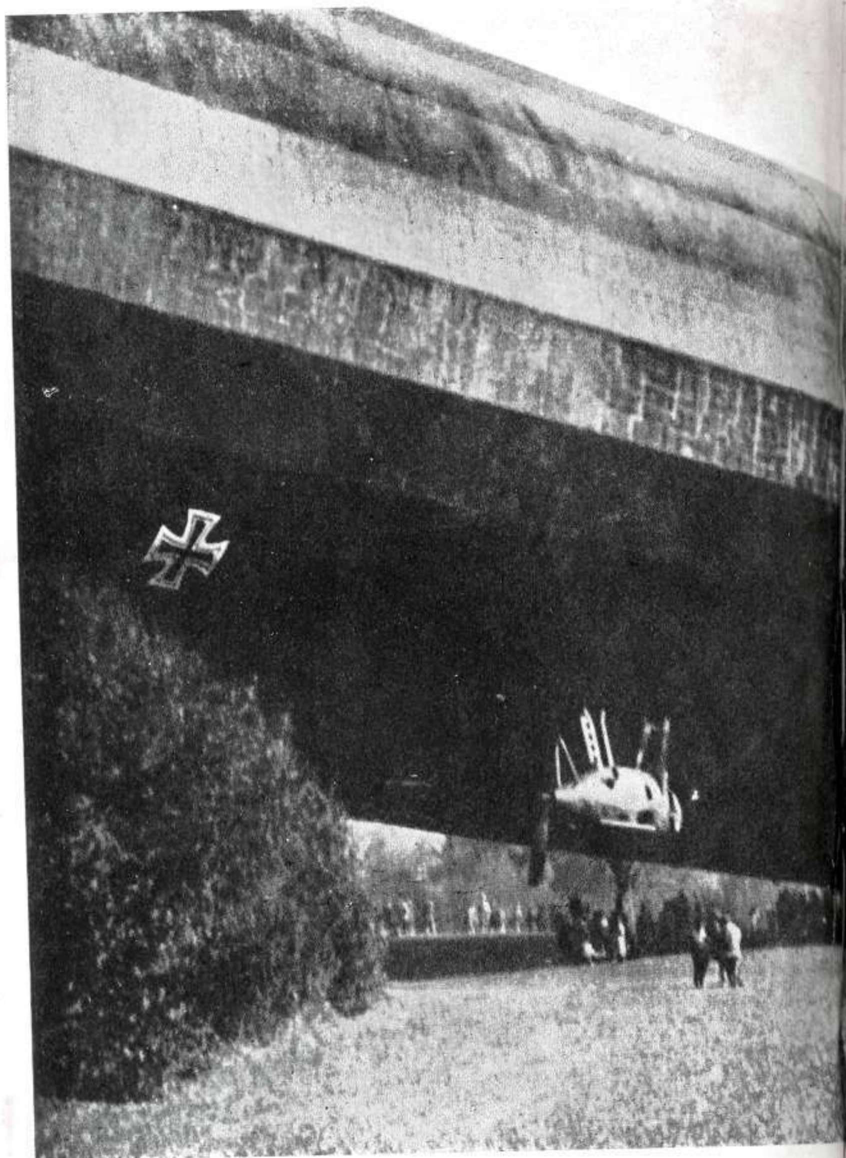
(1) Véase: «*La grande guerre dans les Balkans*», de M. Larcher (Payot. París, 1929).



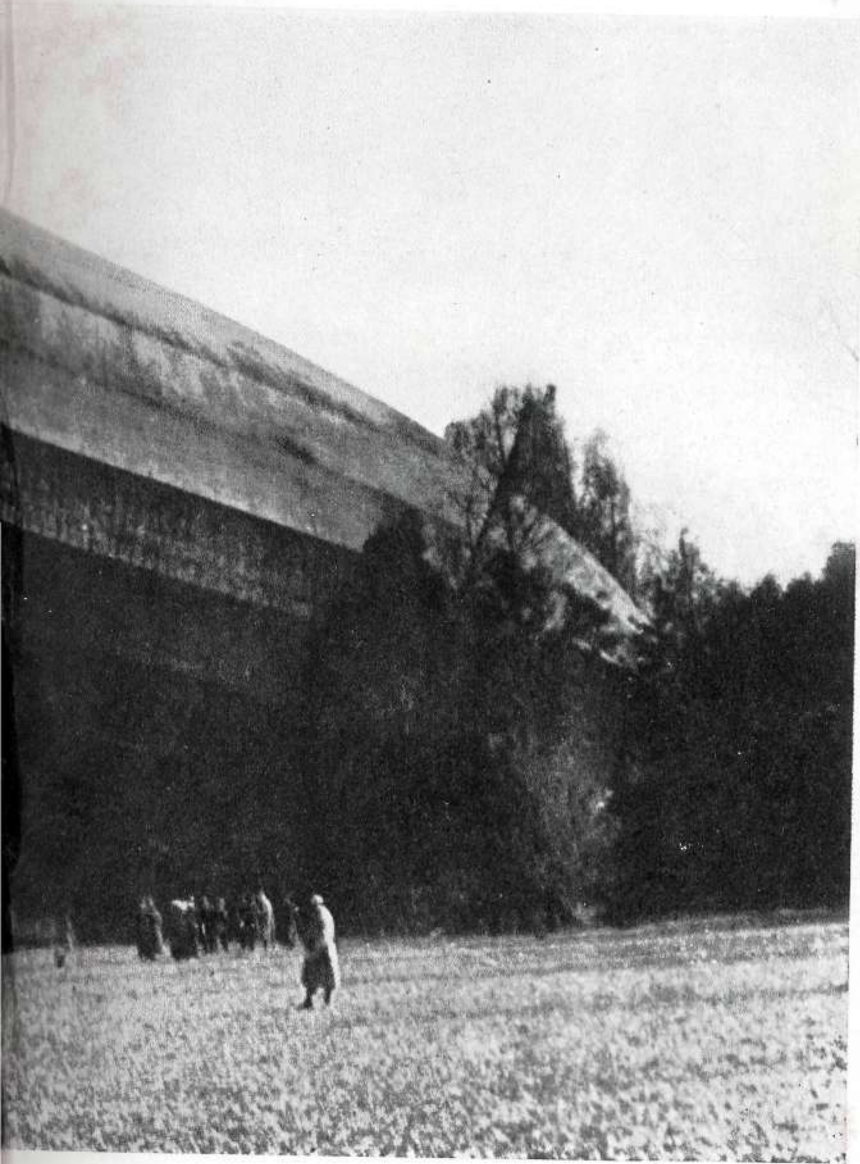
54. — La pieza antiaérea que abatió, en Révigny, al L. Z. 77.



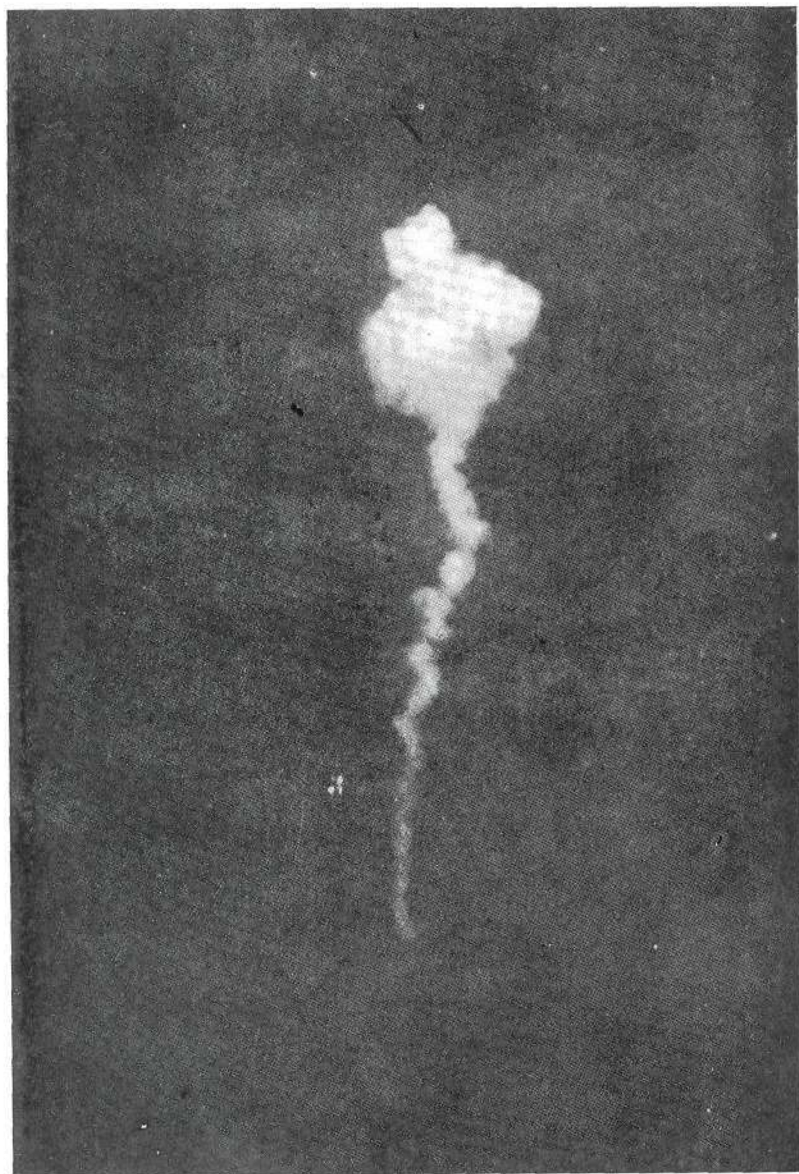
55.—Cañón alemán, destinado a batir a los aviones, dirigibles y globos cautivos.



56. — Octubre 1917. El *L*
(F

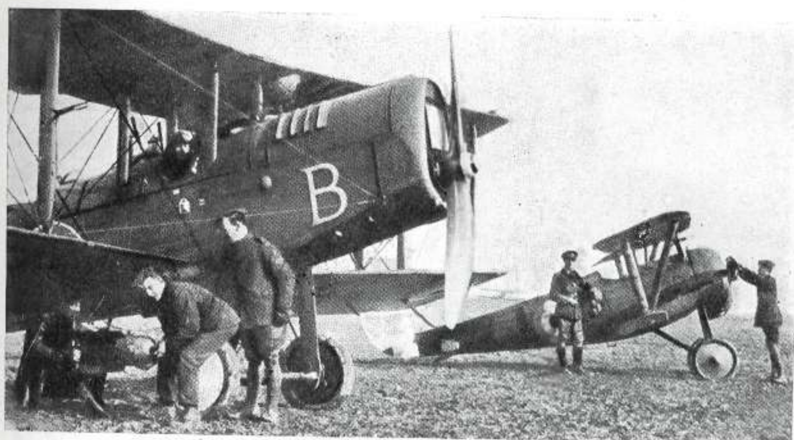


caído en poder de los franceses.
Alfieri)



57. — Noviembre 1917. En Saint-Clément, a 600 metros de altura, es derribado el L. 44.

(*Foto. T. I. W.*)



58.—Marzo 1918. Un bombardero británico y el avión de caza que se prepara a protegerlo.

(Official Photo.)

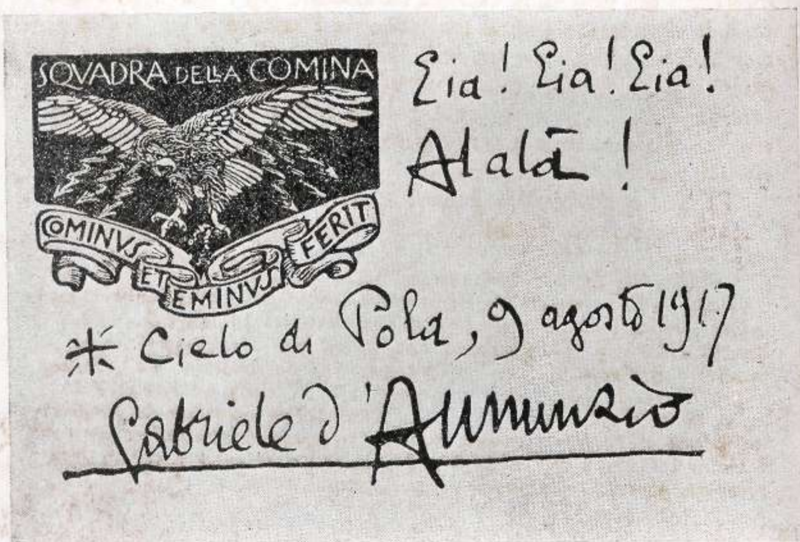


59. — Marzo 1918. Examinando la carga del aparato.

(Official Photo.)



60. — D'Annunzio, en una fotografía del año 1915, dedica un pensamiento a su futuro «raid» a Viena.



61. — Facsímil de una firma de D'Annunzio, trazada sobre Pola, durante el bombardeo de la ciudad.

en el dispositivo adversario, llevando a cabo una serie de marchas perfectamente estudiadas de antemano. El general Franchet, en una palabra, describió la gran batalla de Macedonia antes de darla. Profetizó con formidable precisión, fijando hasta las etapas del último período de la persecución. El trabajo realizado por su Estado Mayor, especialmente en la sección de operaciones, quedará como un modelo para el futuro. A toda una serie de instrucciones generales dictadas para las unidades de primera línea y los servicios, acompañaban infinitas notas de detalle para la ejecución de los movimientos.

Las divisiones servias del sector de ataque principal iban a ser reforzadas por unas cuantas francesas, para lo cual se utilizarían las diferentes pistas organizadas durante el período anterior y que, dada la época del año, se hallaban en condiciones de soportar un tránsito de importancia.

Los almacenes más importantes estaban en los alrededores de Salónica, sobre la cual afluían constantemente nuevos convoyes marítimos de gente y de material. La línea general del Vardar era la más importante de cuantas partían de la gran metrópoli del israelismo español de Oriente (1). Reunía, en efecto, a la interesante capital marítima de Macedonia, con Veles y con Uskub, y, más arriba, con Nish y con Belgrado, meta suprema de las fuerzas que al ataque se habían de lanzar. Pero otra serie de líneas secundarias habían sido trazadas y semiconstruídas, y ahora iban a servir para abastecer de todo lo necesario a los diferentes sectores.

El frente adversario, gracias a las escuadrillas de reconocimiento, se conocía perfectamente. Las zonas defendidas habían

(1) Más de la mitad de la población de Salónica es de origen israelita. Se trata, en efecto, de la única ciudad del mundo en que los judíos ejercen toda clase de profesiones. Son, en su mayoría, descendientes de los judíos españoles expulsados por los Reyes Católicos; continúan hablando nuestro idioma, y gozan, en principio, de grandes prerrogativas. Hoy, sobre todo, que la intransigencia de Kemal Pachá ha restringido considerablemente en Turquía los derechos de cuantos individuos no son de origen mahometano, los 80,000 sefarditas de Salónica (pasada a poder de Grecia) se hallan en una situación más próspera, si cabe, que antes de la Guerra Mundial.

sido cinematografiadas, y, reuniendo las vistas parciales sucesivas, se había llegado a formar con ellas a modo de mapas de bordes quebrados, sobre los cuales se había estudiado a conciencia las variaciones introducidas en la organización del terreno enemigo, anotándolas, una a una, en los planos de las contrabaterías de los diversos Cuerpos de Ejército o grupos de divisiones.

La retaguardia enemiga se conocía igualmente bien. Se sabía que los búlgaros habían tropezado con muy serias dificultades para alimentar su frente, por ser su terreno abrupto y quebrado en todas partes, surcado de profundas gargantas, pedregoso en algunas extensiones, montañoso, seco, poco habitado y malamente provisto de lo preciso para la gente que de ordinario lo ocupaba.

Era evidente que casi todo el frente enemigo se hallaba alimentado por la sempiterna comunicación del Vardar, base esencial de las infinitas campañas que a través de Macedonia han tenido lugar. Iniciada la ofensiva, el tráfico, tanto ferroviario como de carretera, se intensificaría extraordinariamente sobre dicha línea. Llegar de antemano a interrumpirla, era, pues, para los aliados, una operación de interés inmenso. Mas para esto había que recurrir al Arma única capaz de atravesar el frente sin sostener un combate previo. El jefe de la Aeronáutica del Ejército de Oriente emitió, sobre el asunto, su opinión. De resultas de la conferencia habida, el comandante de la escuadrilla número 510 fué llamado a la Sección de Información del Estado Mayor de Salónica. Una nueva conferencia tuvo lugar. Los preparativos se hicieron. Las fechas fueron fijadas. Los detalles se ultimaron. Y ya sólo faltaba elegir, para la misión, un piloto enérgico y valiente.

Este piloto — creo inútil decirlo — se llamaba de apellido Duvernois.

* * *

«—El caso es asegurar la obstrucción del ferrocarril del Vardar, en un lugar cualquiera comprendido entre Uskub y el frente de las operaciones. El comitadji servio que le acompaña

es hombre que conoce el terreno perfectamente y tiene amigos en una porción de pueblos de los alrededores. El podrá indicarle el lugar más a propósito para operar, y le ayudará, después, para ocultarse de toda persecución. Todo el mundo confía en su patriotismo y en su habilidad, y por mi parte cumplo el deber de recordarle que el honor de la escuadrilla queda entre sus manos.»·

El comandante, al expresarse en esta forma, pensaba, en sus adentros, en los infinitos peligros de la empresa. En primer lugar, el terreno ofrecía poquísimos recursos para aterrizar; sería preciso, por consiguiente, efectuar una marcha muy penosa antes de llegar a la vía férrea. Además, en caso de rotura del aparato, se estaría expuesto a caer en manos de la parte contraria, con todos los inconvenientes inherentes al odio que los diferentes bandos se profesaban. Los macedonios, en efecto, querían a todo trance su independencia. Distribuídos, desde antaño, entre las diferentes naciones que ocupaban su territorio, se hallaban francamente desorientados sobre el sistema más conveniente para llegar a conseguir esa independencia que querían. Hablaban búlgaro, en su mayoría. En Sofia radicaba una gran parte de sus organizaciones nacionalistas. Pero los núcleos de macedonios, griegos y yugoeslavos, conservaban un ascendiente tanto más grande cuanto más segura iba resultando la victoria definitiva de los aliados.

En estas condiciones, era más que probable una catástrofe. Pero el interés que el mando demostraba por la ejecución de esta misión era tan grande, que a pesar de ello todo el mundo estaba conforme en llevar a cabo la intentona.

En caso de éxito de las operaciones proyectadas, las mismas escuadrillas podrían completar, desde el aire, la destrucción de la línea ferroviaria. El mayor interés de la empresa radicaba, por consiguiente, en la posibilidad del propio fracaso. Se trataba, en este caso, de anular toda preparación alemana o búlgara de contraofensiva. Y, para ello, bien valía la pena de arriesgar la vida de una pareja de valientes.

Planos, brújulas especiales, elementos de destrucción, cápsu-

las de fulminato y láminas de plomo para disimular los preparativos, han sido instalados en el avión. El comitadji, en el asiento del observador, y Duvernois en el del piloto, escuchan pacientemente las últimas recomendaciones, estrechan la mano de los compañeros de escuadrilla y esperan silenciosos la orden de marcha, que ha de darles el comandante.

Son las doce de la noche. Ni hay Luna ni hay estrellas. Pero el viento es casi nulo y las indicaciones de la brújula serán suficientes para llegar a la meta. El aterrizaje ha de tener lugar a primera hora de la mañana. La gasolina, sin embargo, puede durar hasta las ocho.

El aparato, de primera intención, alcanza los 3,000 metros de altura. Se dirige hacia el Norte en busca del proyector que va a indicarle el lugar más favorable para rebasar el frente. Un semiplaneo asegura el silencio necesario; pero, una vez al otro lado de las líneas, el motor vuelve a su pleno, la hélice gira espléndidamente, y el avión, perdido en la inmensa soledad, se abre paso, como una flecha, a través del flúido en que se mueve.

La noche transcurre sin novedad.

Hacia el fondo, a la derecha, empieza al fin a clarear. Las tinieblas se disipan, y son reemplazadas, poco a poco, por la pálida transparencia del amanecer.

Las miradas de uno y otro navegante se dirigen inmediatamente hacia la tierra. Grandes bloques, más obscuros que el resto del incomprensible paisaje, se destacan desde hace rato hacia el avión. Son, sin duda, altos picachos de una zona intransitable. Pero aun es imposible estudiar la topografía de lo demás.

La claridad aumenta ligeramente. Y con ella, ¡oh terrible desilusión!, empieza a verse un mar de nubes que cubre el suelo en todos sentidos. Las cimas de las montañas que asoman de vez en cuando dan idea de lo que existe allá en el fondo. Imposible atravesar la densa capa, porque acaso hay otras cimas prisioneras en su masa con las cuales sería sensible tropezar violentamente. Hay que seguir, pues, hacia el Norte, en la espe-

ranza de encontrar un buen boquete que permita tirarse de cabeza.

Pero lejos de aparecer ningún boquete, la capa de algodón se densifica, y la gasolina, entre tanto, disminuye.

Media hora continúa nuestra gente en la misma dirección, hasta que, perdida toda esperanza de hallar un claro aprovechable, el piloto reduce los gases, pica, y angustiosamente espera el porrazo o la salvación.

Transcurren unos segundos que parecen interminables. Mas, luego, surge la tierra en el fondo del abismo. Duvernois tira de plano, observa el suelo, busca un punto de referencia; pero nada encuentra que pueda serle útil. Pregunta al comitadji; vuelve a observar; desciende un poco más, y por último se decide a dar media vuelta por si el Vardar ha sido rebasado.

Y, en efecto, al cabo de un cuarto de hora aparece una cinta de plata que se oculta a cada instante por detrás de las colinas. No es el Vardar; pero tiene que ser forzosamente un afluente suyo. Agua abajo, hacia el NO., se ha de llegar, sin duda, al famoso ferrocarril. Pero, ya a la vista de él, la última gota de gasolina rebasa el carburador.

En tierra continúan las ondulaciones, y el monte bajo abunda por doquier.

Aun queda altura para otras dos espirales. Hay tiempo para elegir.

En el fondo, la maleza está salpicada de pedruscos. Hay que tirarse, por consiguiente, contra cualquiera de las laderas. Y cuanto antes mejor. Hay que salir de dudas.

Los matorrales se acercan rápidamente. A su altura vuela el avión; cuándo, de pronto: un ruido de ramas que se rompen; una violenta sacudida, y nada más.

* * *

El aparato había capotado; pero la enramada del pequeño bosque había servido para amortiguar ligeramente el choque.

Duvernois volvió en sí bastante pronto; su cinturón estaba

roto, y la piel de gato de su *mono* cubierta de sangre. Se hallaba herido en la cara y en una rodilla; pero la conmoción era ligera, y se sentía dispuesto a operar rápidamente. Se dirigió hacia el avión, y en el fondo de su alojamiento encontró al comitadji que no conseguía librarse de los tensores y tirantes que lo ligaban de mala manera a lo que había sido un asiento de observador. En su cara se leía la sorpresa que le causaba aquel modo extraño de ponerse en contacto con la tierra; pero el resto de su cuerpo apenas lo tenía ligeramente magullado.

Mal curadas sus heridas, se pusieron en marcha, piloto y tripulante. Anduvieron por la espesura largo tiempo; pero la rodilla del primero, aun abierta y no muy limpia, les obligó a detenerse. Habían llegado a lo alto de una colina, desde la cual se divisaba un pueblecillo que no supieron identificar. Y en este lugar decidieron esperar hasta el atardecer.

Con el relativo fresco de la noche se ponen en marcha. Alcanzan el riachuelo que corre por el valle y en él rellenan de agua clara sus cantimploras. Caminan, luego, toda la noche, y al fin llegan de madrugada a la divisoria que van buscando.

En el fondo, hacia Occidente, hay una estación de cierta importancia. De ella se destaca el ferrocarril, que circunda, casi del todo, la montaña que ocupan los dos aliados.

La bajada es difícil. Pero el ramaje proporciona un buen apoyo para descolgarse.

La jaula de las palomas y los trastos de momento innecesarios quedan arriba. Con lo demás, el descenso es más factible. El plan consiste en ocultarse abajo, ya cerca de la vía, y aguardar hasta la nueva noche para hacerla saltar.

Mas, de repente, cuando les falta poco para llegar, observan que la vía está guardada. Agazapados, esperan. Y sólo al llegar la obscuridad se disponen a operar.

Tres veces empiezan su trabajo, y otras tantas son descubiertos. Se esconden siempre a tiempo; pero la vía sigue intacta.

Por la mañana regresan a su guarida de la cima. Y desde ella el comitadji parte en busca de agua y víveres; trayendo

consigo, a su regreso, la noticia de que el avance de los suyos es seguro.

Dos días y dos noches transcurrieron en esta forma. Al tercero, por la tarde, descendían, otra vez, de su guarida los dos soldados, cuando les pareció oír a lo lejos el rumor de un aparato.

En efecto, un rato después volaban sobre sus cabezas hasta cinco aviones, que inmediatamente reconocieron. Era la escuadrilla 510 que aguas arriba se dirigía en busca de un blanco. Y no tardó en encontrarlo; pues al cabo de unos minutos empezaron a caer sobre la estación del fondo las primeras bombas de lidita.

La emoción los embargó violentamente. La vía y la estación quedaron destrozadas; pero la idea de que su gente se alejaba hacia Salónica dejándolos allí abandonados les fué difícil, por un instante, de conllevar.

Al atardecer enterraron sus cartuchos de dinamita, y enviaron el último mensaje anunciando que regresaban hacia su base.

Anduvieron cuatro noches sin descanso, guiándose tan sólo con la brújula. Pero a medida que avanzaban parecían hundirse cada vez más en el corazón de un macizo inextricable. Las montañas se sucedían constantemente, proyectándose siempre sobre otras sierras más elevadas. Llegaron a pensar que jamás rebasarían semejante laberinto. Concluyeron sus provisiones, y tuvieron dificultades para encontrar más agua. Cayeron con calentura, y tuvieron que resignarse a hacer alto.

Al quinto día, por la mañana, oyeron disparos de cañón que procedían del Sur. Al sexto, los cañonazos se acercaron y empezaron las ametralladoras a redoblar de cerca. Se vieron, varias veces, sorprendidos por los búlgaros; pero lograron, otras tantas, despistarse de su camino. Se hallaban, sin poder avanzar, en plena batalla. Y es que la ofensiva progresaba francamente.

El frente, según lo previsto, había sido roto el día 15. Las divisiones servias y francesas se habían apoderado de las abruptas rocas de la defensa, rechazando de ellas con granadas de

mano a las ametralladoras de los búlgaros y alemanes, pero dejando sobre el campo unos cuantos millares de bajas (1).

El programa se desarrollaba puntualmente. Gradesco, Prilep y Veles cayeron sucesivamente en poder de los aliados, y, al fin, el 23 de septiembre, pudo decirse que el undécimo Ejército de Alemania se hallaba completamente separado del primero búlgaro.

El general Franchet fué a Prilep para organizar personalmente la persecución. Las fuerzas entraron en Uskub, y los jinetes franceses fueron, finalmente, lanzados sobre las huellas de las últimas unidades de la retaguardia enemiga.

Grandes grupos de fugitivos llegaron el 25 a Kustendil, donde residía el comandante en jefe del Ejército búlgaro. Saquearon violentamente la ciudad, y continuaron su retirada sobre Sofía, donde dieron lugar a nuevos desórdenes y a que el Gobierno búlgaro se decidiera a firmar el armisticio.

---

(1) Las divisiones francesas 122.ª y 17.ª colonial tuvieron más de 1.700 muertos y heridos.

CAPITULO XIII

UNA CORRECCIÓN DE TIRO ACCIDENTADA

Para la batalla de la Bainsizza concentraron, los italianos, el mayor número posible de fuerzas combatientes.

La preparación de artillería empezó el 18 de agosto (1917) a primera hora, con un fuego potentísimo que abarcó toda la enorme extensión de frente comprendida entre Tolmino y el Adriático.

El tercer Ejército — el más cercano al mar — llevó a cabo, con arreglo al plan previsto, toda una serie de reconocimientos ofensivos de bastante importancia, para facilitar, mediante ellos, el ataque a fondo del segundo, que había de tener lugar entre Canale y Goritzia.

Este ataque decisivo fué iniciado el 19. Hundida la primera parte de la línea enemiga, diferentes núcleos de tropas llegaron a la meseta de la Bainsizza, al valle de Chiapovano, y hubieran, de seguro, alcanzado mayores éxitos si el grueso del Ejército y los servicios correspondientes hubiesen seguido a las unidades avanzadas con la celeridad necesaria.

En vista de tan brillante resultado, el tercer Ejército amplió su acción a todo el sector que le correspondía. Tuvo lugar, entonces, un recrudecimiento de la acción de las baterías italianas, y a fin de proporcionarles un éxito seguro fueron destinadas, en su ayuda, numerosas escuadrillas de reconocimiento, a una de las cuales se refiere el episodio siguiente (1):

(1) Tomada de Bertucciolo y Pinchetti: *Ali nel Cielo* (Roma, 1929).

* * *

Un fonograma del Estado Mayor del tercer Ejército, pide un aparato para corregir el tiro de las piezas de gran calibre de Punta Sdobba, que han de disparar a las dos de la tarde sobre la retaguardia enemiga: más allá de la Hermada, donde han sido señalados grandes depósitos de municiones y numerosos barracones para la tropa. Requiere, igualmente, el citado fonograma, el envío de un observador terrestre para descifrar las señales convenidas con el aéreo.

El teniente De Bonis parte inmediatamente hacia Punta Sdobba con lienzos blancos de señales, y a bordo del aparato se instalan el observador comandante Rossi y el piloto sargento Freri, que con ellos llevan el número suficiente de cohetes blancos y negros para las diferentes noticias a comunicar.

El *Farman,* de 80 miserables caballos de fuerza, toma altura lentamente sobre el campo y pone su proa hacia el Hermada. Alcanzada la zona de los blancos, desciende algo, y pronto distinguen sus tripulantes, al otro lado de la colina, los numerosos barracones y los grandes trabajos circulares para el depósito de municiones. Toma, el observador, unas cuantas fotografías; los cañones antiaéreos disparan desde varios sitios y... el tiro se *acerca rápidamente al aparato.*

Rossi indica al piloto la conveniencia de elevarse y de tomar la vía del mar. Y Freri, tranquilísimo, tira suavemente de su palanca, vira, y apunta hacia el Adriático.

Ya llegan a Punta Sdobba. Columbran los lienzos blancos del teniente De Bonis. El observador señala: «rompan el fuego»; y, después de eso, regresa el aparato hacia los blancos.

Surge el fogonazo del primer disparo, y aparece después, allende el Hermada, la explosión del proyectil: una inmensa columna de humo y un cono invertido de tierra colorada, un verdadero cráter. El disparo es largo; lanza el avión un cohete blanco y espera la corrección.

Parte el segundo disparo. Otro cráter. Corto, esta vez, y es señalado con cohete negro.

El tercero, bien en cuanto a distancia, queda muy a la izquierda. Dos cohetes blancos... y así sucesivamente durante otros cuatro o cinco disparos, hasta que uno cae muy cerca de los barracones, destrozándolos en parte.

Baja el aparato para fotografiar, y vuelve después hacia la batería para dar cuenta de que el tiro es bueno, a cuyo efecto lanza tres cohetes blancos y otros tantos negros, alternativamente.

Otra vez el aparato sobre el blanco, los cañones antiaéreos del enemigo intensifican su acción. La cosa se pone seria... Ocho o diez llamaradas parten simultáneamente de Punta Sdobba: son los 305 de la Marina que han disparado. Los restos de barracón siguen saltando; del depósito de municiones surgen, al propio tiempo, humo negro y llamas rojas; por el aire, se ven troncos de árboles y grandes pedruscos. ¡Un infierno!

Otra fotografía, y Rossi da al piloto la orden para el regreso.

Pero Freri, para ir más de prisa, pica un poco y se dirige francamente hacia Chiassielis, sin preocuparse de que el aparato se halla solamente a 1,000 metros sobre la altura de Doberdó, aun en poder del enemigo. Rossi quiere indicarle que se desvíe; pero ya es tarde. Tres explosiones intensas, producidas por otros tantos proyectiles disparados desde Monte Bonets, amenazan de cerca al aeroplano. Se siente a bordo una violenta sacudida, y, apenas desvanecida la impresión, el *Farman* se inclina a la derecha y capota ligeramente. El observador mira hacia atrás, y ve al piloto que tira inútilmente de su palanca. Una aleta del timón desaparece, y el extremo derecho del ala superior bate de lleno como una vela.

Freri, un instante, se cruza de brazos, y entre labios balbucea: «¡Esto se acabó!»

El aparato, entre tanto, resbala hacia las líneas italianas. Sus tripulantes ven el Isonzo que se endereza delante de ellos, y luego la tierra que se va al cielo. Rossi se agarra a los montantes con las manos para no verse proyectado fuera. El avión, como hoja muerta, se balancea en plena atmósfera.

La agonía es interminable.

El viento, sin embargo, sigue empujando el aparato hacia Italia. Tendrán, al menos, el consuelo de no caer en poder del enemigo. Siempre es algo; pero la tierra no perdona: se acerca, vehemente y terrible. Los árboles y las casas se agrandan rápidamente. Los ojos, sin querer, se cierran. Mas, de improviso, el aparato se estabiliza un poco. Enfila el espacio libre entre dos árboles, contra los cuales acaban de destrozarse las alas. Se oye el crujido de la madera que se rompe y un rumor de hojas que el avión arranca. Tiene lugar, a continuación, un violento encontronazo; y, como pelotas, salen proyectados, piloto y observador, hacia la hierba de un verde prado.

Rossi, al cabo de cierto tiempo, se incorpora. Ve a Freri que se palpa las piernas y los brazos, y se alza, poco después, cuidadosamente. Tardan un rato, uno y otro, en convencerse de que nada les ocurre, y, una vez seguros de ello, lo primero es darse un fuerte y prolongado abrazo. Contemplan el aparato: un montón informe de hierro y leña. Unicamente el motor parece estar entero; pero debajo de él, ha quedado destrozado un pobre borrego que pacía poco antes tranquilamente.

A pocos metros de aquella ruina, sobre la hierba, está la máquina fotográfica.

Pronto llegan los primeros campesinos. Por ellos se enteran los aviadores de dónde están: en Falmico, al parecer, que encuentran sobre el mapa a unos kilómetros de su propio campo.

Poco después, aparece gente de la escuadrilla.

—¿Qué ha sido? ¿Pero, estáis en pie? ¿Cómo es posible?... Del tercer Ejército han pedido ya dos veces noticias vuestras. Querían... las fotografías a todo trance.

—Pues las tendrán—contestaron a coro Freri y Rossi—, pues la máquina está intacta.

Y, colmados de felicitaciones de unos y otros, tornaron al campo, donde, en justa compensación, invitaron a todo el mundo a una ronda de champaña.

El parte y las fotografías fueron inmediatamente enviados. Estas se revelaron aquella misma noche. Y todo estaba en perfecto orden, cuando, a la mañana siguiente, llegó un mensaje

que decía: «Conforme con la corrección del tiro de ayer; hoy, a la misma hora, el mismo equipo repetirá la operación».

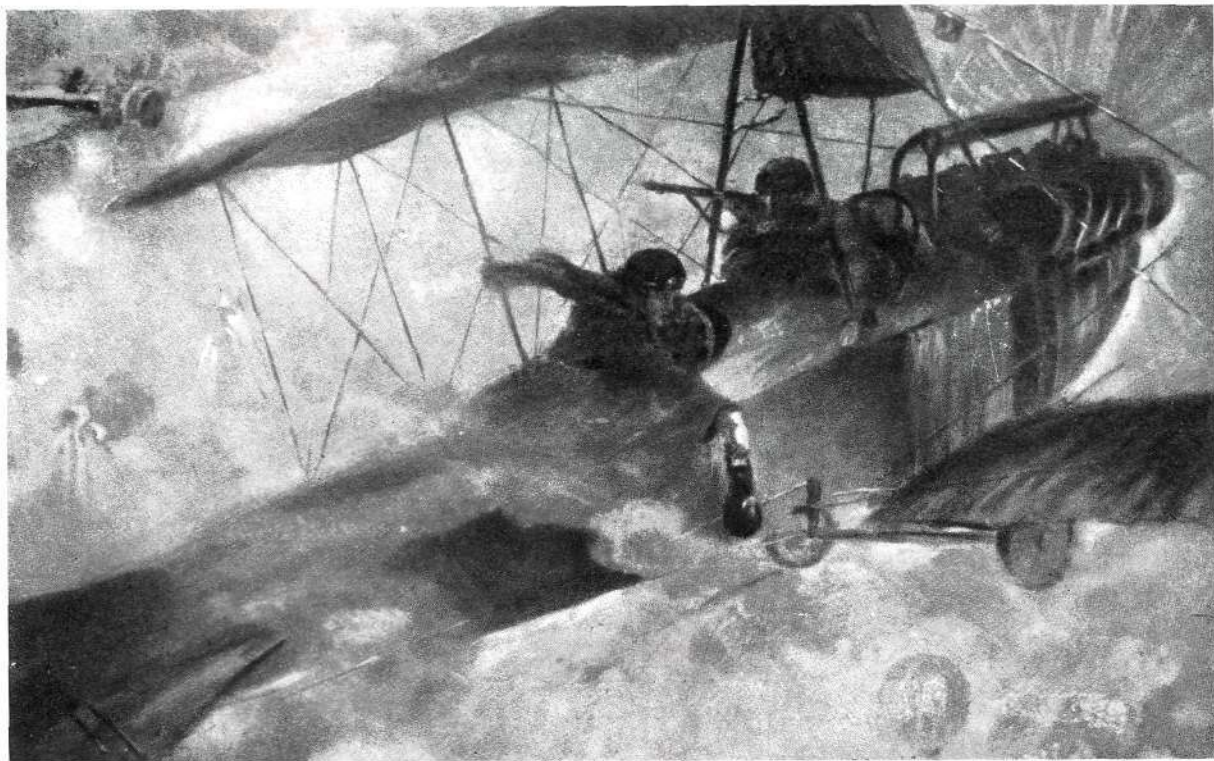
Por la tarde, en efecto, regresaron ambos aviadores sobre el campo enemigo; pero además de los cohetes de señales, llevaron, esta vez, tres grandes bombas, que lanzaron cuidadosamente sobre las baterías que los habían derribado. Y, con las bombas, echaron un mensaje tricolor y dos tarjetas en las cuales escribieron: «En agradecimiento a vuestro saludo de ayer. ¡Viva Italia!».

TERCERA PARTE

Los combates en el aire



62. — Las proclamas de D'Annunzio caen lentamente sobre Viena.
(Foto. Aviación Italiana)

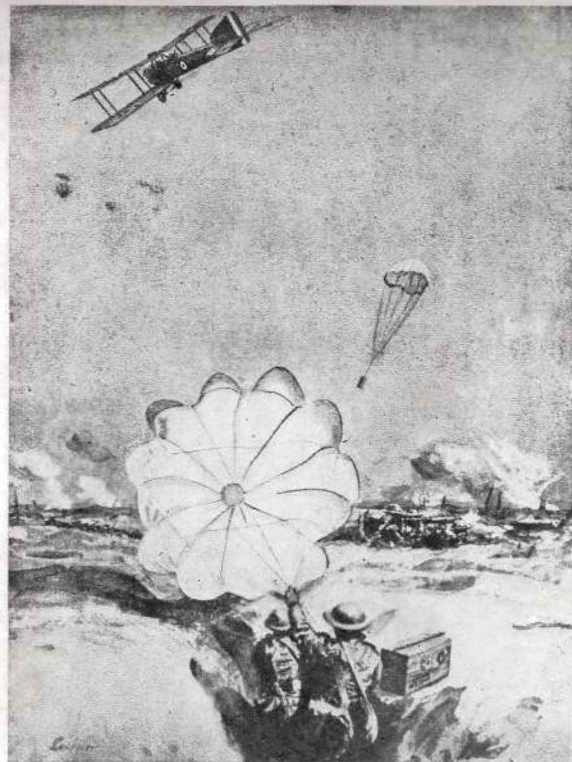


63. — Diciembre 1914. A falta de ametralladora que dispare a través de la hélice, recurren los primeros cazadores del aire a una simple carabina.

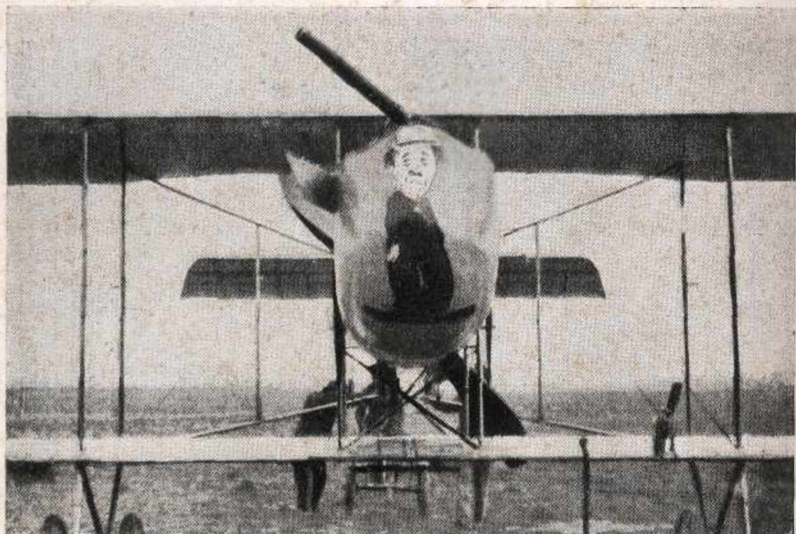
(Foto. T. I. W.)



64. — Junio 1916. El campamento del general Townsend, en Mesopotamia, fué abastecido varias veces con aeroplanos. La fotografía representa un aparato inglés cargado de alimentos para su guarnición. *(Foto. T. I. W.)*



65. — Los aviones haciendo uso de paracaídas, arrojaban sacos de municiones sobre las trincheras de su propia infantería.
(Dibujo de J. Simpson)



66. — Septiembre 1916. Buen humor durante la guerra: Charlie Chaplin, con su eterno gesto de hombre bueno, protege la carlinga de un aparato belga.

(Foto. C. N.)



67. — Septiembre 1916. Otro aparato belga adornado por su piloto.

(Foto. C. N.)

CAPITULO XIV

GUYNEMER, EL AS DE LOS FRANCESES

El 2 de agosto de 1914, cuando aparecen en todas las esquinas del territorio francés los pasquines anunciantes de la movilización, Jorge Guynemer es un muchachote endeble y larguirucho que no ha cumplido todavía veinte años (1).

Sus padres lo han traído a Anglet, cerca de Biarritz, para descansar de los rigores del clima de Compiègne, donde tienen su residencia habitual.

Desde lo alto de la «villa» alquilada para el verano, se domina todo el Cantábrico, limitado por el Jaizquibel a Mediodía, y encuadrado, de la otra parte, por el saliente amarillento de cabo Bretón. En su azul radiante, bordeado de blanco a lo largo de la escollera, recrea su vista el único vástago de la casa. Contempla incesantemente el horizonte, como esperando el hada blanca que ha de venir a buscarle. Pero el hada no llega. El crimen de Sarajevo ha sido perpetrado hace ya bastantes días; la Patria, de resultas de ello, está en peligro; la guerra a Francia ha sido declarada, y Jorge, sin embargo, continúa en su terraza, esperando constantemente y desesperando de su suerte a cada instante.

Acaba de llegar de Bayona, cabeza de partido y de distrito militar. Se ha presentado al jefe de la oficina de reclutamiento para ser admitido en el Ejército como voluntario; pero los

(1) Había nacido en París el día 24 de diciembre de 1894.

médicos, al reconocerlo, lo han encontrado demasiado alto, estrecho de hombros y excesivamente flaco. Tiene que esperar, para ser soldado, a otra llamada. El tiempo lo pondrá en condiciones de ser útil a su Patria. Pero él no puede resignarse a esta idea, y por eso busca, escudriñando con la vista entre las olas que no rompen, un remedio al gran problema de su vida.

La familia, contenta por la prórroga, se preocupa sin embargo de la moral de su hijo único. No podrá, de esta manera, ganar las fuerzas que necesita para alistarse. Más vale ayudarle. Y, para ello, es el padre quien, esta vez, va a Bayona para tratar de convencer a médicos y oficinistas.

Pero este viaje es igualmente inútil.

«— *No podemos alistar a quien no está en condiciones* para ello — le responde el jefe del depósito —. Su hijo no puede hacer una marcha con la carga que hoy lleva un soldado de Infantería, y tomarlo en esas condiciones sería para nosotros una grave responsabilidad.»

¡Qué más quería el buen señor! Predicaban a un convencido; pero a un convencido que temía, a pesar de todo, regresar a su casa con otra negativa.

* * *

Una tarde, en la *Chambre d'Amour*, sobre la arena dorada por un sol resplandeciente, se posó, como una enorme libélula, un aeroplano que procedía de un campo próximo.

Guynemer, según acostumbraba, tenía un libro entre sus manos que no conseguía leer. El espectáculo de la inmensidad le apasionaba, y las noticias de la marcha sobre París le obsesionaban terriblemente. Observó el pájaro blanco que reposaba sobre la playa. Salió en su busca, para verlo más de cerca. Mas cuando consiguió abordar el malecón, no quedaba, sobre la sílice, sino el rastro de dos ruedas y de un timón. Arriba, en cambio, una serie infinita de vibraciones turbaban la tranquilidad del aire, y en la dirección de la cual llegaban se veían dos alas grises alejándose rápidamente.

Por la noche, aprovechando el único rato en que solía quedarse a solas con su padre, le preguntó Jorge, sin ambages ni preparativos:

«— ¿Qué hay que hacer para ser aviador?

»— Pues, probablemente — le contestaron —, empezar por ser mecánico; y, para eso, alistarse en el Ejército, como para todo lo demás. Pero, en Pau, cerca de aquí, tienes un aeródromo militar. Toma el tren, y allí podrán decirte lo que yo no sepa.»

Jorge, al día siguiente, salió hacia Pau. La noche de insomnio lo había cambiado. Un solo rayo de esperanza había sido suficiente para devolverle su alegría y el carácter comunicativo que siempre tuviera. A través del campo, plagado de casitas blancas y grandes árboles, veía la vida con entusiasmo, y, soñando en el servicio que le obsesionaba, llegó a convencerse de que el aire era más puro que de costumbre.

* * *

La audiencia, tardó un buen rato en conseguirla. Habían empezado los cursos de pilotaje; eran pocos los profesores para tanto alumno como había que sacar adelante, y el capitán tenía que dar lo más posible de su persona. Recibió a Guynemer muy a última hora, aprovechando un descanso de media tarde que a eso de las cuatro solía concederse. Lo recibió fríamente; conocía ya la eterna pretensión de los que buscaban un refugio en los Altos Pirineos, para no hacer marchas y contramarchas ni exponerse a cada instante a perder la vida. Trataba de evitar estas visitas odiosas de los escasos individuos capaces, a la sazón, de mendigar un puesto para salvarse; pero Jorge lo había sorprendido a la entrada de su despacho, donde llevaba más de tres horas en acecho, y, sin querer, tuvo, el jefe, que oírle.

Las palabras son las mismas de siempre: súplicas respetuosas y razones que a nadie importan. Guynemer quiere un cargo cualquiera en el aeródromo; está dispuesto a engrasar motores, a limpiar aviones, al trabajo que sea, con tal de tener una colo-

cación. El fondo de su discurso es, sin embargo, diferente de otros en casos parecidos. El hombre se expresa con una vehemencia extraordinaria. Lo que quiere es servir a su Patria de alguna manera. Dos veces le han negado el alistamiento, y a sus años, en plena guerra, no puede soportar la ociosidad. Sufre de ver que todo el mundo está en el frente, y la vergüenza empieza a serle intolerable.

El capitán se apiada por una vez, y ofrece un puesto de aprendiz-mecánico. Entrega a Guynemer una recomendación para la Oficina de Reclutamiento de Bayona, y si con ella logra desenmarañarse, deberá volver lo antes posible para empezar a trabajar.

El 21 de noviembre firma su compromiso. Radiante de alegría, se despide de su familia, y a partir del siguiente día limpia bujías, engrasa cojinetes, transporta latas de gasolina, barre el suelo, lava su ropa, e interviene, de vez en cuando, en los menesteres de la cocina. El trabajo es duro, pero lo toma con entusiasmo. Sobre todo, se le presenta una buena oportunidad para ver a todas horas los aviones. Nada conoce de la ciencia de volar, mas de mecánica sabe lo bastante para mirar desde otro plano a los demás soldados del aeródromo. En la Escuela Politécnica de París ha estudiado estática, motores y mecanismos, cálculos y metalurgia. Se halla, por consiguiente, en condiciones de asimilar cuanto ve; y, para ello, observa constantemente, se escapa cuando puede hacia el avión y contempla a los que vuelan con verdadero entusiasmo.

A todo trance, quiere hacerse piloto. Escribe a su padre, retirado del Ejército desde hace años, para que busque y rebusque algún antiguo compañero que le ayude a llegar a lo que quiere. Le ha oído hablar de cierta persona, destinada últimamente en el ministerio y que hasta hace poco le escribía con singular afecto. Y a esa persona, en efecto, recurre el viejo para conseguir que su hijo sea piloto.

* * *

El 26 de enero de 1915, el aprendiz-mecánico Jorge María Guynemer es nombrado alumno de un curso de pilotaje.

El 1.º de febrero rueda durante diez minutos sobre el llamado «pingüino»: *Blériot* de alas truncadas que no puede despegar de tierra. El 17 se eleva unos cuantos metros con el aparato de los primeros saltos: un *Blériot* de alas enteras, pero provisto solamente de un motor de tres cilindros y 25 caballos de potencia. El 10 de marzo se lanza al espacio, y alcanza, con un motor de seis cilindros, más de 500 metros de altura. El 21 pasa al *Morane*, en la Escuela de Avord. El 28 sube a 1,500 metros. El 5 de mayo consigue el título de piloto militar. Y el 8 de junio es destinado a la escuadrilla *M. S. 3*, a la cual se incorpora al día siguiente, en Vauciennes, cerca de Villers Cauterets, en plena región de bosques del Valois.

* * *

La escuadrilla *M. S. 3* — de las iniciales del *Morane Saulnier* — fué más tarde la *N. 3* (*Nieuport 3*), más conocida por el sobrenombre de «Escuadrilla de las Cigüeñas». Se halla a las órdenes de Brocard, que con ella ha de llegar a la cumbre de la gloria, y de la misma forman parte: Vedrines, Deullin, Heurtaux y otra porción de pilotos que van a contribuir a hacerla célebre.

La suerte o la casualidad coloca a la escuadrilla de Guynemer sobre el frente del sexto Ejército: en condiciones, por consiguiente, de proteger la casa de sus padres, sobre la cual tiene ocasión de volar durante sus primeros reconocimientos. La Patria, para él, va a ser el propio terruño en que de chico ha vivido con sus hermanas. Podrá, pues, lanzarse al aire a combatir al enemigo con un fervor proporcionado a su doble condición de patriota y de hijo único. Y, por esta razón, sin duda, se preocupa, desde un principio, de montar una ametralladora sobre su avión.

Los primeros reconocimientos son dirigidos sobre Laon, La Fère, Coucy, Chauny, Péronne, etc. Se trata, en ciertas ocasio-

nes, de averiguar sencillamente lo que pasa, recorriendo las zonas más frecuentadas por el enemigo; pero la fotografía, que empieza a integrar un sistema único para evitar errores, obliga a bajar lo más posible sobre las líneas, y, de resultas de ello, no tarda el aparato en recibir los primeros impactos, que Guynemer cubre de rojo, anota, numera y cuida como recuerdos de su más tierna infancia. Está orgulloso del peligro que ha conseguido abordar. Para demostrarlo, retrata el avión acribillado, y envía a su madre la primera positiva que sale del clisé.

Se trata de la época incierta en que las diferentes escuadrillas del Ejército empiezan, a tientas, a especializarse. Todo el mundo hace de todo, sobre todo los pilotos de Brocard, animados desde un principio de un espíritu fantástico; pero ciertas tendencias se delinean, y la gente especializada reclama de la retaguardia aparatos bien dispuestos para las misiones encomendadas.

Los *Farman*, que ofrecen una buena visibilidad, van quedando, poco a poco, para la corrección del tiro de artillería; los *Caudron*, algo más rápidos y con depósitos mayores, se dedican más a la observación en general; los *Voisin*, más lentos y pesadotes, son empleados para los grandes bombardeos que a la sazón se inician; los *Morane*, finalmente, más ligeros y manejables, son utilizados, en cada caso, para lo que más prisa corre y más difícil resulta. Vemos, en efecto, a Vedrines, a Garros, a Guynemer y a tantos otros, tan pronto reconociendo como bombardeando; unas veces ayudando a la Artillería y otras llevando gente al otro lado de las líneas. A ellos se recurre para las grandes misiones, y a todo responden con un entusiasmo inmenso.

Pero el cielo, que antes era un camino amplio, ancho, profundo y libre de obstáculos en absoluto, empieza a estar surcado de aparatos que a todas horas molestan a los de tierra y a los del aire. El Ejército protesta de que en cuanto vuela sobre él un avión enemigo, empieza un fuego inaudito y muy preciso. Las escuadrillas de observación, las de corrección del tiro y las de bombardeo se quejan igualmente de las dificultades aéreas

con que tropiezan para cumplimentar sus misiones. A fin de contentar a uno y a otras, precisa barrer del cielo a esos aviones enemigos. Y para ello se recurre nuevamente a las escuadrillas más veloces: a las *M. S.*, que de todo hacen, pero que van a dedicarse en adelante a *la caza* del adversario que infesta el aire.

A cada Ejército queda afecta una escuadrilla *Morane-Saulnier*. La gente de Brocard continúa con el sexto, que a las órdenes del general Dubois cubre la porción de frente que se extiende desde Ribécourt hasta la orilla del Aisne, pasando por Tracy, por Autrèches y por delante de Soissons. Su carrera, con la nueva misión, empieza; y una noble emulación de los grandes pilotos de las diferentes naciones se exterioriza en una serie de desafíos aéreos que van a integrar la característica más esencial de la nueva época.

* * *

El 19 de julio del mismo año 1915, señala la fecha en que Guynemer alcanza su primera victoria en el aire.

Sale, a primera hora de la tarde, de Vauciennes, como una flecha, contra un aparato enemigo que acaba de serle señalado. Lo alcanza sobre Pierrefonds; dispara contra él toda una cinta de cartuchos; la ametralladora se atranca; se desatranca después, y el enemigo huye hacia Laon, donde aterriza sin novedad.

Continúa la inspección del aire hacia Coucy, cuando aparece a lo lejos un *Aviatik* que, a 3,200 metros, avanza sobre Soissons. Lo persigue. Pica, para colocarse debajo, detrás y hacia la izquierda. Se acerca a 50 metros. Lanza una primera ráfaga, a la cual contesta el enemigo con carabina; y después una segunda que mata al piloto. El observador alza sus brazos, pero ya su aparato cae en barrena, envuelto en llamas, sobre las trincheras de los franceses.

En total: hora y cuarto volando, y sólo diez minutos combatiendo.

Los encuentros en el aire son escasos todavía. Se cuentan de

uno en uno, y a meses de distancia. Los pilotos de tropa que los quieren, qué los buscan y que de ellos salen victoriosos, son recompensados generalmente con la Medalla Militar, que sólo se concede a generales y a soldados. Guynemer recibe la suya el 4 de agosto de 1915, de las propias manos del comandante de su Ejército y a presencia de su padre, que apenas ha tenido que andar unos kilómetros para asistir, en pleno frente, al acto más emocionante de su vida.

* * *

En noviembre, ya son varios los pilotos franceses que han conseguido una segunda victoria, y Guynemer, a pesar de disponer de un *Nieuport* monoasiento — lo más veloz que a la sazón existe — no tiene en su haber más que una sola. Intenta la suerte una porción de veces, pero siempre le falta un pelo para vencer. El día 6, encima de Chaulnes, a 3,000 metros de altura, entra en contacto con un *L. V. G.*; consigue colocarse espléndidamente en la estela del enemigo y apenas unos metros más bajo que él, cuando la ametralladora se niega francamente a disparar. Vira, en vista de ello, rápidamente; pero tan cerca estaba de su adversario que, con la punta del ala, lo engancha y le arranca un poco de tela. Apenas dispone de sitio para salir airoso del intento. Ha sido el octavo encuentro fracasado. Paciencia. La culpa la tiene siempre la dichosa ametralladora, que se atasca en el momento psicológico. Algo le pasa, no tiene duda; y a la vuelta de cada vuelo la desmonta, la reengrasa, examina sus muelles, reemplaza las piezas inseguras y trata de averiguar los perfeccionamientos que es posible introducir en ella. La cuida tanto como al avión, y con igual empeño la estudia para ver de modificarla y mejorarla.

El 5 de diciembre, mientras lleva a cabo una ronda en la región de Compiègne, ve dos aparatos enemigos a 3,000 metros sobre Clauny. Se lanza sobre el primero. Le dispara quince cartuchos a 50 metros de distancia. Falla el golpe. Se acerca a 20. Dispara treinta más. Y su adversario cae a pico hacia la tierra.

Está seguro de su victoria, pero ésta no será anotada oficialmente hasta tanto que el aparato derribado no sea reconocido por los suyos. Aterriza en un campo próximo a su casa. Espera que la misa acabe para hablar con su padre. Le suplica que busque a su adversario muerto; pero no consigue la anotación que desea, por falta de pruebas materiales. Rabia, se desespera, y se resigna, finalmente, a derribar a otro que lo reemplace; lo que consigue tres días después, sobre Beuvraigne, con cuarenta y siete cartuchos disparados a 20 metros de distancia.

Aterriza inmediatamente para comprobar el resultado, y abajo, una batería, entusiasmada, le entrega unos galones para cuando sea capitán.

El 14 de diciembre inscribe en su lista el tercero. Y el año lo concluye con cuatro victorias en el aire y el empleo de sargento de Infantería.

* * *

La tremenda amenaza de Alemania sobre la orilla derecha del Mosa y el empeño con que lanza sus divisiones contra los fuertes de Louvemont y de Douaumont hacen temer, un instante, la caída de Verdún. Para evitarla, recurre, la República, antes que nada, a un hombre para salvarla, y luego de encontrado este hombre, le entrega cuanto pide para el desempeño de su misión.

Pero la situación, frente a Verdún, es francamente crítica. Pétain, para defender la plaza, necesita, en pocas palabras, todo lo que hay en Francia. Además, lo necesita en seguida; exige que, en pocos días, le envíen ocho divisiones, e impone la concentración de casi toda la aeronáutica del frente. Las escuadrillas, una a una, se dirigen hacia el Mosa. Se reunen rápidamente; pero encuentran, a su llegada, el cielo dominado por el contrario. Los alemanes, en efecto, empiezan a rehuir el combate individual, y han recurrido a la organización de grupos de caza con dieciocho aviones, que trabajan por patrullas, de cinco en cinco, buscando y rebuscando al piloto solitario que se lanza valientemente a cumplir una misión.

La *N. 3* es una de las primeras escuadrillas que emprenden el vuelo hacia Verdún. De camino, Guynemer abate su octavo avión. Y, apenas llegado al nuevo sector, se lanza furiosamente a la pelea.

El 13 de marzo logra expulsar del propio cielo a una patrulla de cuatro aeroplanos. A la vuelta tropieza inesperadamente con otros tantos. Aborda el primero. Se coloca debajo, a 10 metros de distancia, y, virando, tira lo mejor que puede. Los otros vienen a la carga. Le disparan de todas partes. Un instante se ve perdido; pero al fin logra zafarse de la lucha. Del aparato, un montante se halla roto y el parabrisas está hecho trizas. El piloto ha recibido en plena cara unos cuantos cascos de aluminio, uno de los cuales se le ha incrustado cerca del ojo izquierdo, inutilizándolo de momento para volar. A tierra llega milagrosamente, y tiene que resignarse a ser enviado a retaguardia, sin ver concluída la batalla más formidable que el mundo ha conocido.

* * *

Cuando la preparación del Somme empieza, el alférez Guynemer, incorporado a su escuadrilla, está en el apogeo de sus condiciones deportivas. El *Spad*, entre sus manos, es tan sorprendentemente dócil que con él logra acercarse al enemigo cada vez más. A la maniobra de este último responde con otra más segura; al *looping*, con otro más cerrado; al viraje, con otro más ceñido, y, a la barrena, con una caída a pico en que gana la velocidad precisa para colocarse a la salida donde le place. Su ametralladora Lewis ha llegado a una seguridad absoluta. Diariamente la revisa, sin permitir jamás a nadie que le reemplace en esta operación. Corrige constantemente el punto y el montaje. Todo, en una palabra, se halla siempre en condiciones de que basten unos disparos para asegurar la victoria. La máquina es una maravilla. Sólo falta que los nervios del hombre se hallen en condiciones de utilizarla. Y los nervios de Guynemer están sin duda a prueba de bomba.

Los alemanes sospechan que una gran batalla se prepara,

y envían, no ya aviones aislados, sino patrullas de reconocimiento para averiguar qué es lo que pasa. El 22 de junio, Guynemer, con el sargento Chainat, logra aislar un aparato de una de aquellas patrullas, lo ataca, le dispara y lo derriba. Es el noveno.

El 9 de julio toma parte en un combate de cinco contra cinco. El 10, en otro de tres contra siete. El día 11, la emprende, por la mañana, con un *L. V. G.*, al cual corta el cable de profundidad izquierdo; y, más tarde, en otra salida con Deullin, tropiezan con un *Aviatik* y un *L. V. G.* que logran, respectivamente, averiar y derribar. El 26 se empeña en cinco combates sucesivos con grupos enemigos de mayor importancia que el suyo. El 27 se bate con tres *L. V. G.* Y el 28 ataca, uno tras otro, a dos aviones que vuelan sobre sus líneas; a un globo cautivo, que destruye; luego, a cuatro aeroplanos, de los cuales derriba uno, y, por último, a otro grupo de otros cuatro que consigue dispersar.

En agosto, la racha continúa. El 7, lo cañonean desde tierra al tiempo que se bate con el contrario, y regresa con seis impactos en el avión. El 17, abate un aeroplano en cinco disparos. El 18, otro, en dos. El 19, mientras aprieta la palanca del disparador, una bala enemiga le hiere un dedo obligándole a soltarla, y aterriza de mala manera con el *Spad* acribillado.

En septiembre, los encuentros se complican, las victorias se multiplican, las alturas de vuelo aumentan y las distancias entre ambos enemigos se reducen. Los combates tienen lugar a 5,000 metros, y a veces 5 ó 6, únicamente, separan a los que se baten.

El 23, un grupo de cinco aviones avanza por escalones: tres más bajos y dos en otro plano superior. Una patrulla francesa ataca a los tres de abajo. Y, entre tanto, Guynemer se lanza contra los de arriba, que consigue, uno a uno, derribar.

La altura, durante el combate, la pierden, todos, poco a poco; hasta que, dentro ya de la zona del alcance de las baterías terrestres, una granada de 75 hace saltar el depósito del aparato de Guynemer y rasga toda la tela de su plano su-

perior izquierdo. A 3,000 metros de altura emprende una barrena desmedida. El *Spad* baja a toda velocidad. Pero su piloto consigue, a pocos metros del suelo, enderezarlo; lo justo para pasar de barrena a resbalamiento. Corta los gases, para evitar en lo posible el fuego. Choca violentamente. Rebota. Y luego se clava, como una estaca, a 20 ó 30 metros más allá.

La gente de las trincheras, que ha visto a vencidos y a vencedor bajar del cielo uno tras otro en igual forma, llega corriendo y sin esperanzas de salvarlo. Guynemer, sin embargo, se levanta. Surge, como un espectro, de la masa informe que en tierra yace. Y, con una herida en su rodilla, que le molesta más de lo debido, *sufre* los honores que los infantes le rinden, con las tropas desplegadas y un general a su cabeza.

* * *

Sus victorias, a partir de entonces, las cuenta frecuentemente de dos en dos. Consigue, el 10 de noviembre, las 19.ª y 20.ª; el 22 del mismo mes, las 22.ª y 23.ª; el 23 de enero (1917), la 26.ª y 27.ª, y al día siguiente, la 28.ª y 29.ª. Ha rebasado ya el máximo conseguido por todos sus compañeros. Ha contribuído, en gran parte, al glorioso nombre de las Cigüeñas. Y empieza a ser, en Francia, la figura más saliente de todo un frente que se bate.

Pero, aun puede más.

Navarre, frente a Verdún, se había hecho célebre abatiendo en un solo día (26 de febrero de 1916) dos aviones. Nungesser (1), en una sola mañana (4 de julio de 1916) había derribado un *Drachen* y dos aviones. Pero el teniente Guynemer, en Lorena, consigue destruir, en pocas horas, tres *Albatros* enemigos (16 de marzo de 1917).

Poco después — el 25 de mayo — son cuatro los aviones enemigos que derriba en un solo día.

* * *

(1) Que más tarde pereció en pleno Atlántico, al intentar, con Coli, la travesía *París-Nueva York*.

Los alemanes preconizan, para el aire, la ofensiva a todo trance. Pero esta ofensiva, que en ambas partes del frente llega a admitirse, va a ser acompañada de cierta prudencia en la manera de operar.

Los pugilatos individuales están prohibidos, y las patrullas van siendo cada vez más numerosas. Para combatir precisa recurrir a elementos siquiera semejantes, disgregar las formaciones del contrario, y aprovecharse rápidamente de las ocasiones en que un aparato queda aislado. El as, en estas condiciones, consigue sobre el enemigo una gran superioridad, pues pocas veces combate con un adversario de su altura. Y tan sólo así puede explicarse la progresión de victorias siempre creciente que alcanzan los grandes pilotos de uno y otro bando enemigo.

La mayor parte de los caídos son aparatos de reconocimiento, de corrección de tiro, de combate o de infantería. Las patrullas de caza opuestas procuran, cada una a su manera, dominar el cielo que enfrente tienen; mas precisa reconocer que los encuentros entre *Fokker* y *Spad* son poco frecuentes. Esto es lógico. Los elementos de protección combaten entre sí muy pocas veces. En tierra, la artillería se ha inventado para disparar, en primer término, sobre la infantería adversaria, y sólo incidentalmente tienen lugar los duelos entre baterías. En el aire, ocurre lo mismo, pues las escuadrillas de caza se hallan ante todo destinadas a impedir los reconocimientos aéreos de la parte contraria. Y, sin embargo, Guynemer derriba, de cuando en cuando, un *Albatros* o un *Fokker* enemigo.

* * *

El 11 de junio es nombrado oficial de la Legión de Honor, recompensa que bien pocos han alcanzado en el empleo que él ostenta.

El general Franchet d'Espéret, comandante del grupo de Ejércitos del Norte, acude en persona para entregarle la cruz.

Los honores se hallan a cargo de una compañía de Infantería, frente a la cual están formados 60 aviones de caza. El *Vieux*

Charles, que acaba de proporcionar a Guynemer su victoria número 45, está en mal estado, pero alineado correctamente con todos los demás. Se las ha entendido, una hora antes, con tres *D. F. W* (1), y ha tenido que aterrizar con cinco balazos en el motor.

Terminada la ceremonia, el comandante en jefe de los Ejércitos se acerca a los aviones; los examina, y observando las averías del de Guynemer, le pregunta:

«— ¿Y cómo no tiene usted herido el pie?

»— Porque acababa de separarlo, mi general, cuando la bala pasó.»

* * *

Desde el frente del Aisne, donde ha tenido lugar la ceremonia, pasan las *Cigüeñas,* con 128 victorias oficialmente reconocidas, a la zona de Flandes. La escuadrilla está a las órdenes de Heurtaux, y forma parte del grupo de Brocard, su antiguo comandante en 1915 y 1916. En ella, el capitán Guynemer, simple jefe de patrulla, sigue anotando nuevos derribos en el haber de la unidad.

Pero los barracones destinados a Aeronáutica son húmedos y fríos. Guynemer cae enfermo, con calentura; a pesar de lo cual sigue volando mañana y tarde.

El 27 de julio abate un *Albatros* de 220 caballos y al parecer de nuevo tipo; los ingleses, desde tierra, lo aplauden frenéticamente. Al día siguiente derriba un *D. F. W.,* el 50.° de la serie: aspiración suprema de un año entero. Pero a pesar de haber satisfecho este deseo; a pesar de los esfuerzos de su familia, de los amigos y de sus mismos jefes, continúa Guynemer en la escuadrilla, más soldado que nunca, aunque lleva en la bocamanga galones de capitán.

* * *

(1) *Deutsche Fluggen Werke,* avión de reconocimiento, con dos ametralladoras, motor *Benz,* de 225 CV. y 150 kilómetros de velocidad.

Guynemer, el 10 de septiembre, lleva a cabo tres salidas. Entabla tres combates diferentes, e infructuosamente descarga una parte de sus cartuchos. El nuevo avión que tiene ha sido construído a gusto suyo. Responde maravillosamente a la menor indicación. Su piloto ha conseguido la sensibilidad suprema con que soñaba, y, sin embargo, el resultado de la jornada ha sido nulo. Está abatido, avergonzado de sí mismo, y el aparato, averiado por culpa suya, ha pasado al taller.

El 11, no tiene por qué volar. El comandante del grupo va a llegar de un instante a otro, y Guynemer, accidentalmente, está al mando de la escuadrilla. Alguien se lo recuerda, al verlo contemplando un cielo gris, manchado de negro. Pero, a pesar de ello, obsesionado sin duda por su torpeza de la víspera, ordena que el *Vieux Charles*, abandonado desde hace tiempo, salga del hangar y se prepare.

A las ocho y veinticinco de la mañana se eleva, con Bozon-Verduraz que va a bordo de un aparato semejante.

Lo que sucede, lo refiere Henri Bordeaux en su espléndida biografía de Guynemer (1). Dejemos que su pluma, más autorizada que la nuestra, nos describa lo que se sabe de la última jornada del piloto.

«Los dos aviadores se alejan del mar; ganan terreno hacia el Sudeste. Se acercan a las líneas; pasan por encima de Bixchoote y del cabaret Korteker que las tropas francesas han conquistado el 31 de julio. Siguen, por el aire, el camino de Bixchoote a Langemarck; vuelan sobre Langemarck, que los ingleses han ocupado el 16 de agosto. Las trincheras, los restos de antiguas vías que conocen perfectamente se cruzan y entrecruzan debajo de ellos. He aquí el ferrocarril, o mejor dicho lo que fué el ferrocarril de Ipres a Thourout, que pasa al norte de Langemarck, y he aquí la carretera de Ipres la Destrozada, de Ipres la Mártir a Thourout, que pasa por Saint-Julien y Poelcapelle. Sobre nuestras líneas, sobre las líneas inglesas, no

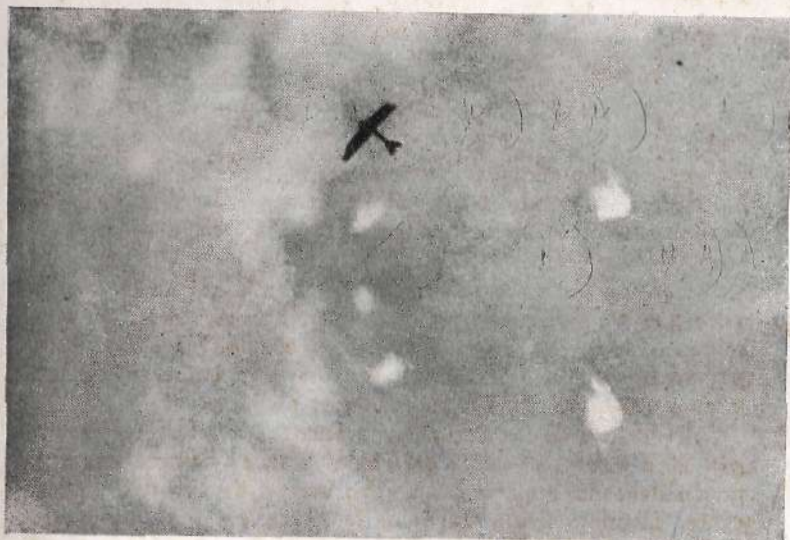
(1) *Le Chevalier de l'Air, Vie heroïque de Guynemer* (París, 1918).

han encontrado ninguna patrulla enemiga. Rebasan, por encima de la Casa Blanca, al este de Langemarck, las líneas belgas; avanzan sobre las alemanas, teniendo debajo de ellos los alrededores de Poelcapelle.

»Con su vista acostumbrada a escudriñar el cielo, con su vista que nada deja escapar, Guynemer ha descubierto un enemigo, uno solo, que vuela más bajo que ellos. Hace a su compañero la señal convenida. El combate va a empezar. Lo inevitable está presente. Lo inevitable es el deber.

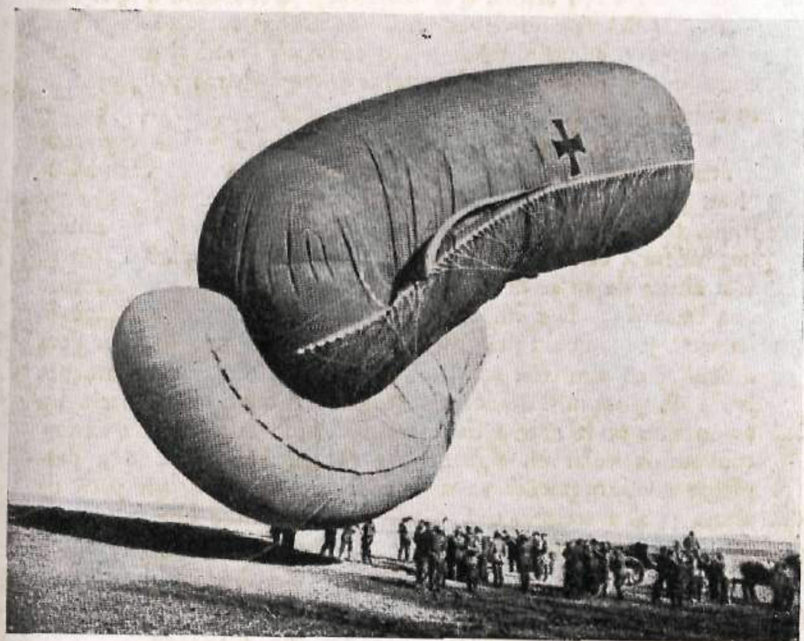
»El ataque de un dos asientos encima de las líneas enemigas, libre por consiguiente para maniobrar, es siempre una operación delicada, a causa del amplio campo de tiro del contrincante. El piloto tira a través de la hélice, como en un monoasiento, pero el observador, con su torreta, abarca todo el espacio, salvo los ángulos muertos: el primero a vanguardia, el segundo debajo del fuselaje y de la cola, así como a retaguardia de ésta, en el eje del fuselaje. El tiro de frente, de arriba abajo o de abajo arriba, que Guynemer acostumbra a efectuar, es difícil: las velocidades sumadas de ambos aparatos lo harían impreciso, y, además, tanto piloto como observador, están blindados por el motor. La mejor posición será detrás y ligeramente debajo.

»Guynemer la conoce bien. Siempre estará a tiempo de encontrarla mediante una barrena o una media vuelta vertical, si el ataque directo no resulta. Colocándose entre el Sol y el enemigo, trata de sorprender a este último. Pero el Sol se nubla, negándose a ocultarlo con su luz. Entonces, pica, para colocarse a la altura de su adversario, y, así, los planos no formarán sino una línea delgada e imperceptible. Sin embargo, el enemigo lo ha visto y maniobra para mantenerlo en su campo de tiro. Para dificultar su puntería, sería conveniente no dirigirse rectamente hacia él, pues un tirador de sangre fría apuntando hacia un avión que se le acerca tiene muchas probabilidades de éxito: convendría volar en zigzag para obligar al adversario a desplegar constantemente su ametralladora, conservar un poco de altura y, al acercarse, tirarse encima, disparando una buena rá-



68. — Piruetas en el aire, para escapar de las compactas nubecillas blancas que llevan consigo la muerte.

(Foto. Shmal)



69. — Globo cautivo alemán preparado para una ascensión.



70. — Vista tomada desde un globo de observación. En esta foto puede verse el laberinto de trincheras, de ambos bandos, ante Ipres.

faga; después de lo cual, si el enemigo no ha sido abatido, separarse rápidamente hacia atrás. Pero Guynemer avanza hacia su objetivo como un bólido, sin recurrir a rodeos. «Yo no robo »la victoria», podría decir, como Alejandro, negándose a atacar de noche a las tropas de Darío. Cuenta con su habilidad de tirador y sobre la rapidísima carga que le ha proporcionado tantos triunfos. Pero, esta vez, falla el golpe. El adversario entra en barrena, desciende y cae sobre el avión de Bozon-Verduraz, que a su vez lo yerra.

»¿Qué va a hacer Guynemer? ¿Romper el combate? No ha habido sorpresa, y la prudencia lo aconsejaría. Guynemer no ha tenido ningún cuidado en su ataque directo. Sin embargo, va a recomenzar; quiere vencer. Los aterrizajes de la víspera lo han exasperado. Va a cebarse. Mientras baja para ponerse detrás del dos asientos y colocarlo en su campo de tiro, Bozon-Verduraz columbra una escuadrilla de ocho monoasientos que avanzan hacia las líneas inglesas. De acuerdo con las reglas tácticas que observa con su jefe, va a separarse de él, presentarse ante los recién llegados, atraerlos, arrastrarlos y despistarlos, y, mientras lleva a cabo semejante maniobra, dejará a Guynemer el tiempo necesario para recoger el fruto de su victoria número cincuenta y cuatro. Regresará después al campo de batalla, convertido en punto de cita, para unirse al vencedor. Guynemer no le preocupa. Estando con él, ha sido atacado ya diferentes veces por dos, por grupos de cinco, de seis y hasta de diez o doce monoasientos. Sin duda el dos asientos está mejor defendido y es más pérfido. Para Guynemer, sin embargo, es una caza segura. Guynemer estaba, estos últimos días, muy agitado, muy nervioso. Pero, en el combate, recupera siempre sus facultades, su sangre fría, su maestría y su temeridad.

»Bozon-Verduraz se ha ido con la visión siguiente: Guynemer, después del fracaso de su primer asalto, ha picado para continuar el combate y buscar la posición más favorable para su tiro; el avión enemigo desciende en barrena, acercándose a la tierra para pedirle socorro. El segundo de Guynemer se ha ofrecido a los ocho monoasientos alemanes, que, en efecto, se

escalonan en el cielo para perseguirlo. Su plan resulta. Poco a poco, el grupo se deshace, se disuelve en el amplio cielo. Bozon-Verduraz regresa precipitadamente al punto inicial, donde su jefe, sin duda, le espera. Busca a Guynemer: nadie. El espacio está vacío. ¿Estará ileso el alemán? Nadie. Pierde altura para explorar mejor el cielo y ver la tierra al propio tiempo, pues una inquietud mortal lo asalta. Sobre el suelo, ninguna señal, ninguno de esos corros característicos a que da lugar la caída de un aparato. Tranquilo, vuelve a subir; describe grandes círculos, esperando al compañero que ha de regresar, que no puede no regresar, que acaso, seguramente, ha sido arrastrado hasta muy lejos para concluir su caza... Sí, Guynemer tiene que volver. Es preciso que vuelva. Es imposible que no vuelva. ¿Imposible? ¿Por qué? Porque él está más alto que las miserias corrientes, porque él es invencible, es inmortal. Eso no se discute. Es la fe de las *Cigüeñas*. De Guynemer, nadie ha dudado nunca. ¿Guynemer derribado? La sola suposición del hecho integra un sacrilegio.

»Bozon-Verduraz espera. Esperará todo el tiempo que sea necesario. Ha pasado una hora, y nadie viene. Amplía sus círculos; inspecciona más allá, sin perder de vista el lugar de la cita. Escudriña, como Nisus escudriñaba el bosque en busca de Euryales. Guynemer es un hombre. Los riesgos de los otros son sus riesgos. Tantos, ya, han dejado de regresar. Sí, tantos otros; pero, Guynemer, seguramente regresará.

»Transcurre una segunda hora, y el fiel compañero continúa solo. Es el *único que ha acudido a la cita*, y la gasolina va a faltarle. Un círculo todavía antes de que se acabe. El círculo se cierra, y hay que regresar al campo de Saint-Pol-sur-Mer. Hay que regresar completamente solo.

»Bozon-Verduraz aterriza, y su primera frase tiende hacia Guynemer.

»— ¿Está ahí? — pregunta.

»— No, todavía no.

»De antemano lo sabía que no se lo devolverían. Guynemer no ha vuelto.

»El teléfono lanza sus llamadas. Las ondas de la radio se ensanchan por el espacio. Los aviones libres salen a reconocer el terreno. Las horas transcurren; la noche se acerca poco a poco, una de esas noches espléndidas de verano en que los confines del horizonte toman tonos de flores, en que las sombras se elevan desde la tierra, y de Guynemer se está todavía sin noticias. De las escuadrillas próximas, francesas, belgas, inglesas, viene la gente a pedir noticias. Los últimos aviones han regresado. Pero nadie se atreve, ya, a interrogar a los que aterrizan.

»Sin embargo, el servicio hay que asegurarlo, y la vida continúa como si la Aeronáutica no estuviera en pleno luto. Toda esa gente joven, que a diario está jugando con la muerte, no manifiesta su dolor. En ellos el dolor es rudo y hosco.

»A la hora de la cena, pesa una tristeza terrible sobre los pilotos de las Cigüeñas. El sitio del ausente está vacío: nadie piensa en ocuparlo. Alguien, para sacudir el malestar, hace hipótesis diversas: Guynemer ha salido adelante de tantas caídas; ha pasado tantos peligros. ¿Su aparato, la víspera, no ha tenido una avería? Sin duda está prisionero.

»¿Guynemer prisionero?... Había dicho un día, riendo: «Los alemanes no me cogerán nunca vivo...» Pero su risa era terrible. Nadie concibe un Guynemer prisionero. ¿Entonces?...

»Sobre el cuaderno de vuelo, en la última página empezada de la partida Empleo del Tiempo, Bozon-Verduraz escribe el resultado de la jornada: «Martes, 11 de septiembre de 1917. —Patrulla. —El capitán Guynemer, salido a las 8 h. 25 m. con el alférez Bozon-Verduraz, desaparece, durante un combate con un biplano, encima de Poelcapelle (Bélgica).»

»Y esto es todo.»

CAPITULO XV

VON RICHTHOFEN, EL AS DE LOS ALEMANES

El viejo barón de Richthofen, ex capitán del primer regimiento de coraceros de la Guardia, había decidido que su hijo Manfredo optaría por la carrera de las armas. Ni en su familia ni en la de los von Schickfuss, a la cual se hallaba indisolublemente unido, habían sido muchos los militares: unos cuantos oficiales de la reserva y algún pariente lejano coronel; los demás eran simples señores del feudo que poseían, allá en el fondo de su provincia. Pero en la rancia aristocracia silesiana las órdenes del padre se acataban sin discusión, y Manfredo, sin atreverse a emitir su parecer en contra, fué cadete de la Academia; entró después en la Escuela de Caballería, y formó parte, finalmente, de los Ulanos de Alejandro III, de guarnición en las proximidades de la frontera rusa. El regimiento fué lo único que a su gusto eligió.

* * *

Los estudios anduvieron siempre al *ralenti*. Los deportes, en cambio, integraban el punto fuerte del joven oficial. De chico, en cierta ocasión, había gateado por la torre de la iglesia de Wahlstadt, resbalando a cada paso por sus tejas de pizarra, para luego, encaramándose en lo alto del pararrayos, atar un pañuelo blanco a la púa más saliente de la pirámide metálica que todo lo dominaba. Más tarde, su constante primer puesto en la clase de gimnasia lo salvó de grandes disgustos. Y, por

último, su entusiasmo por la equitación le valió en el regimiento a que pertenecía el aprecio y la consideración de todos sus jefes.

Las Memorias de su existencia — que publicó poco antes de morir — están repletas, en las primeras páginas, de los nombres de los caballos que mayores premios le proporcionaron. Los concursos hípicos de la región, las carreras de obstáculos interregimentales, los grandes recorridos de campo y el campeonato del caballo de armas de 1913, que le valió la copa del emperador Guillermo, son otros tantos recuerdos de los únicos dos años que fué alférez en tiempo de paz. Son recuerdos que todo lo absorben y que le hacen olvidar el disgusto con que había ingresado, años antes, en el Ejército. La enorme satisfacción que experimenta cuando su yegua *Santizza* gana el concurso de altura de la guarnición es un presagio evidente de otras alegrías más grandes que la guerra y la Aeronáutica le van a proporcionar.

* * *

La ruptura de hostilidades sorprendió a von Richthofen a 10 kilómetros solamente de la frontera. Una noche, a eso de las doce, montó a caballo con su patrulla para dar cumplimiento a la orden que tenía en su poder desde hacía más de un año. Conocía, por consiguiente, hasta los más ínfimos pormenores del camino que conducía hasta la linde, y hacia ella se dirigió con entusiasmo, dispuesto a tener, por vez primera, la satisfacción de escudriñar los repliegues de la tierra y los rincones de las aldeas que se hallaban del lado ruso.

De madrugada, llegó al antiguo puente de piedra que separaba los dos Imperios. Tuvo la sorpresa de rebasarlo sin contratiempo alguno y de poder continuar su marcha sin incidentes hasta el pueblo de Kielcze, cuya torre había contemplando tantas veces desde lejos durante las maniobras llevadas a cabo en los alrededores de su guarnición. Una vez en él, se decretó dueño y señor de la localidad; encerró al pope en su iglesia,

con amenaza de muerte si la población se le insubordinaba, y tuvo ocasión de observar de cerca las idas y venidas de los destacamentos de cosacos que cubrían la vanguardia del Ejército moscovita, sin duda lento en movilizar, a pesar de haber sido el primero en intervenir a favor de Servia.

Pero, en Kielcze, los ulanos de Alejandro III no estuvieron más de ocho días. Antes, siquiera, de entrar en contacto serio con el enemigo, recibieron la orden de concentrarse sobre su antigua base para emprender un largo viaje hacia una meta desconocida.

Los escuadrones, embarcados dos a dos en interminables trenes militares, cruzaron toda Alemania de parte a parte. Los aplausos de la gente, que acudía numerosa a las diferentes estaciones, compensaron a los jinetes de la decepción sufrida sobre el frente ruso. La alegría de las poblaciones era tan grande y parecía tan sincera que valía bien la pena de sacrificarse a cambio de ella. Los recuerdos de Kielcze fueron enseñados en todas partes. Un mandoble de cosaco, encontrado en una posada, fué admirado de pueblo en pueblo como trofeo de un duelo encarnizado.

El viaje fué largo. Von Richthofen y sus compañeros de escuadrón, acostumbrados a interminables correrías por el campo, se amoldaron mal al modesto compartimiento de segunda clase en el que hubieron de permanecer hasta tres días. Era imposible estirar las piernas. Faltaba espacio en ese recinto para desfogar las ansias de guerrear de aquella entusiasta juventud. Las energías acumuladas estaban a presión, y amenazaban a cada instante con estallar. Fué preciso templar los ánimos de cuando en cuando, tranquilizar a la gente bulliciosa, hablar de quedar bien, vigilar constantemente, y aun así, mediado el último túnel del trayecto, en una parada incomprensible que el tren hubo de hacer, sonó un disparo de carabina que un imprudente dejó escapar, y a él siguieron otros cuantos que dieron lugar, poco después, a un nutrido tiroteo en la obscuridad. El silencio, a la luz del día, se restableció, sin que tuvie-

ra el incidente desagradables consecuencias. Sirvió, sin embargo, para apaciguar los ánimos exuberantes de aquella masa que necesitaba a todo trance una vida más intensa.

* * *

Apenas desembarcados del ferrocarril, los escuadrones del primer regimiento de Ulanos, al que Manfredo pertenecía, recibieron la orden de incorporarse, forzando la marcha, a uno de los Ejércitos que habían iniciado la travesía del territorio belga.

Así tuvo, von Richthofen, una buena ocasión de ver lo que era un inmenso núcleo de fuerzas en operaciones. Camino adelante, fué rebasando, con sus jinetes, diversidad de elementos heterogéneos. A derecha e izquierda, sobre los trozos de carretera más próximos a su camino, estuvo viendo, por espacio de cuatro días, carros y carretas de todo género, carruajes de ambulancia, camiones ligeros de los telegrafistas, otros más pesados de las columnas de municiones, tractores de forma extraña de los pontoneros y de las piezas de gran calibre y otros muchos artefactos de diferente especie que en su conjunto integraban los innumerables servicios de las tropas que hacia Francia se movían. Llegó, más tarde, a la zona de las divisiones de segunda línea, donde empezaban las interminables columnas de Infantería que, unas veces cantando y otras caminando silenciosas, se dirigían igualmente hacia la gran batalla. Rebasó también, este segunda zona de retaguardia de su Ejército, y logró finalmente alcanzar la ansiada primera línea del inmenso frente.

Ofrecía, toda esa masa, un aspecto desordenado. La comparaba, von Richthofen, con la de las marchas por carretera que tantas veces había visto efectuar al 151.º de Infantería, perteneciente a su antigua guarnición de Silesia, y le parecía tratarse de un Ejército que no era el suyo, menos bien vestido, menos disciplinado, menos instruído. Durante los altos horarios sobre todo, la gente, que aprovechando la sombra de los

grandes árboles repletos de verde hojarasca se tumbaba al borde de la carretera, daba una cierta sensación de inexistente malestar. Las piezas y los carros, con sus parejas enganchadas que pacientemente buscaban un apoyo sobre la lanza o la grupa del caballo de delante para vaciar los últimos granos de su morral de pienso, proporcionaban una impresión de falta de vida. Era el cansancio de la masa acrecentado por el sol que empezaba a hacerse sentir cuando aún era efímero el contacto entre los adversarios que trataban de batirse.

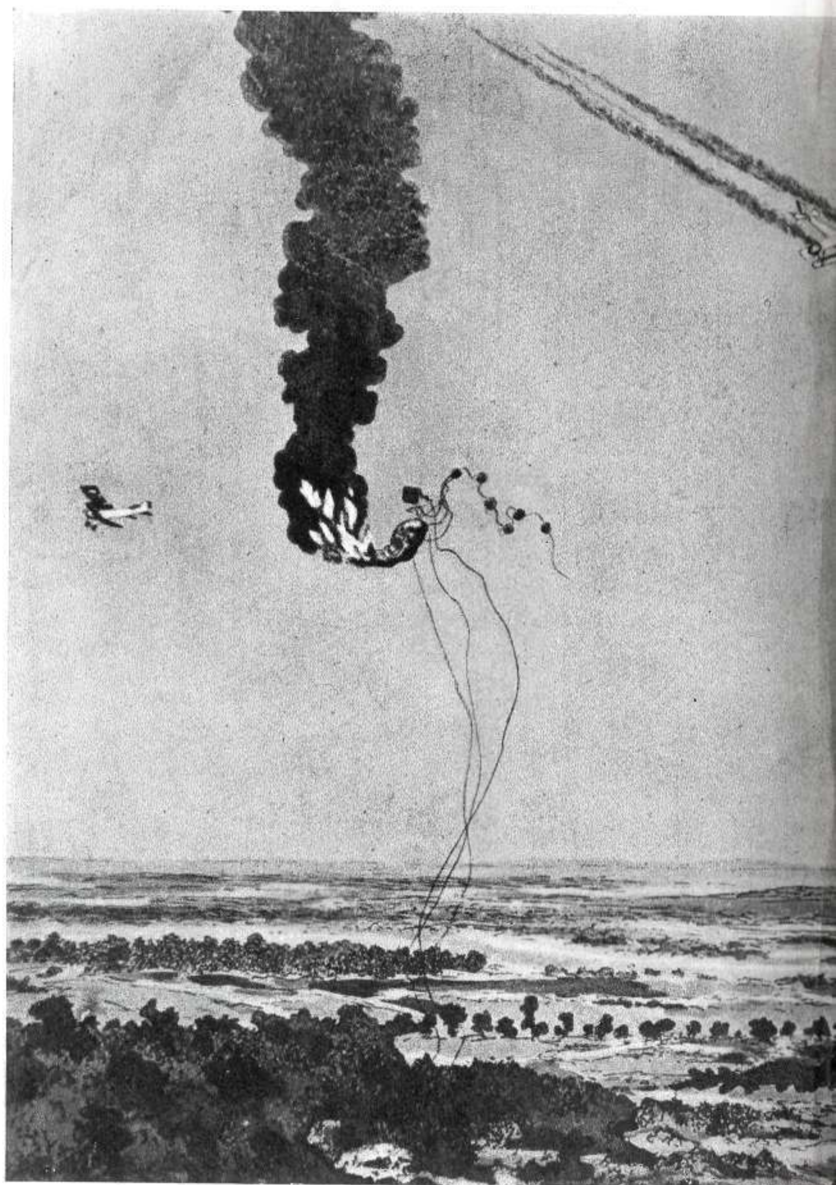
En cambio, le parecía imposible, al alférez von Richthofen, que supiese, cada uno de aquellos elementos, a dónde tenía que dirigirse para no cruzarse con otras fuerzas y estar seguro de encontrar un refugio nocturno para el descanso. ¡Qué admirable organización representaba ese conjunto! Al regimiento tal, en el que acababa de encontrar a un compañero de Academia y comentar con él sus primeras impresiones de la guerra, correspondía municionarse en la columna cual, que él había visto avanzando tranquilamente tres días antes, y abastecerse de víveres en aquella unidad de camiones ligeros con que tropezara su escuadrón apenas desembarcado del ferrocarril. No cabía dudar que una máquina potentísima movía todo aquello, asegurando el perfecto funcionamiento de los diferentes engranajes.

En vanguardia, asistió a varios despliegues. Coincidió una vez en la toma de contacto de un par de divisiones colaterales, y de no haberse hallado en territorio extranjero hubiera pensado que aquellas fuerzas habían ensayado poco antes su movimiento en aquel mismo lugar. A medida que avanzaba, todo iba teniendo mejor aspecto, y es que las unidades recientemente movilizadas quedaban atrás, y aquellas otras que de la primera línea formaban parte se hallaban integradas de tropas frescas que habían sido sorprendidas por la guerra en pleno servicio.

Llegó a tiempo, con su escuadrón, para participar en la segunda parte del gran avance. Los fuertes de Lieja y de Namur habían caído poco a poco; pero antes de caer habían obligado a

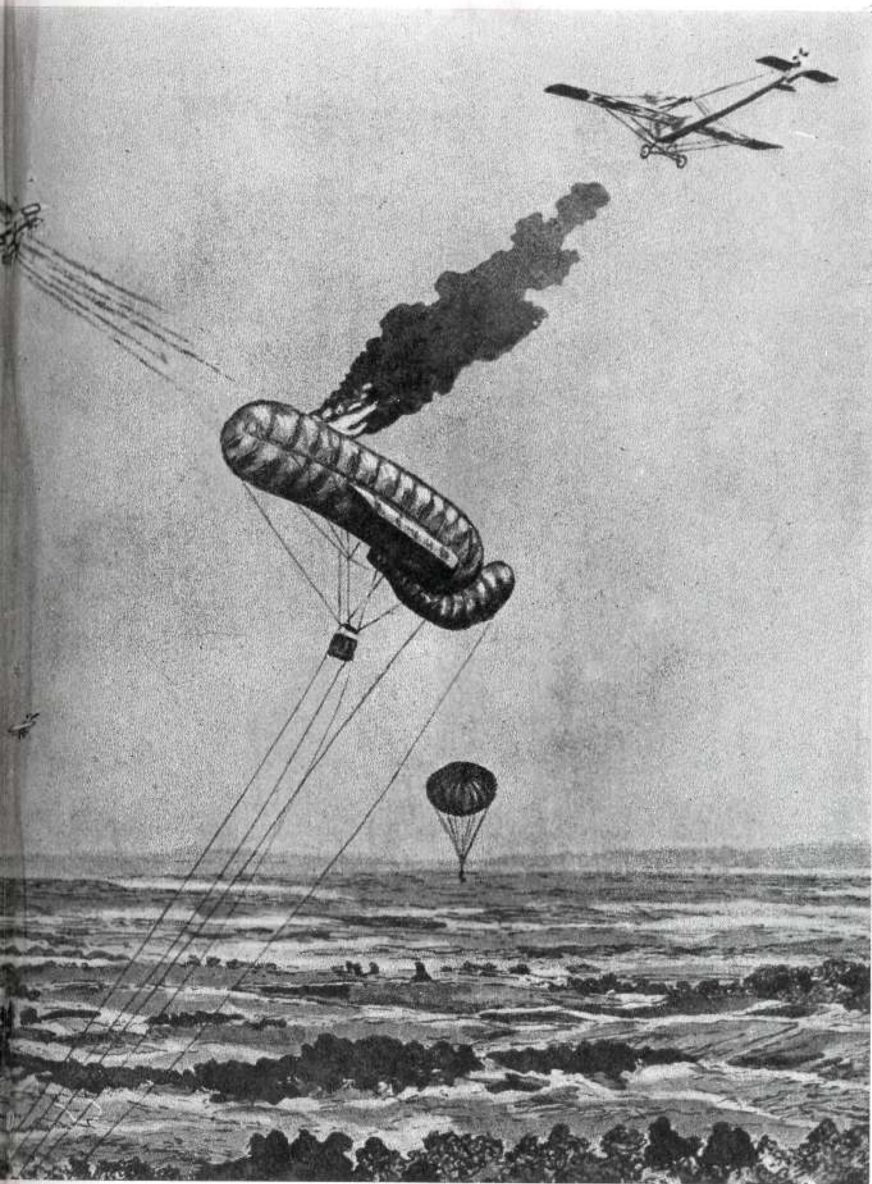


71. — Noviembre 1917. Un aspecto de la batalla del Somme.
(Foto. T. I. W.)



72. — Noviembre 1917. Globos-cometas, en

(Offici



…l Somme, destruídos por los aviones enemigos.
(…al Photo.)



73. — Febrero 1917. Un momento de gran peligro para el globo cometa.
(*Official Photo.*)

los alemanes a marcar un tiempo de parada, después del cual hubo de buscarse nuevo contacto, y en esta fase del grandioso movimiento intervino von Richthofen con su sección, perdido en la inmensidad de aquel océano de moléculas humanas.

El servicio de seguridad era duro. Las marchas, muy penosas. Y lo peor es que la guerra presentaba un aspecto completamente diferente del convenido. El contacto tenía lugar en los pueblos con los francotiradores de las provincias fronterizas o en el campo con núcleos enemigos que tendían una emboscada. No era nunca un contacto franco y seguro que pudiese solucionarse por medio de una carga o con auxilio de un fuego intenso de fusilería. Se trataba siempre de situaciones inciertas, en las que la patrulla de extrema vanguardia tenía todas las probabilidades de perder. A lo sumo se intercambiaban unos cuantos disparos de carabina, y en seguida llegaba la orden de ceder terreno y de replegar. ¿Y para eso había imbuído tanto entusiasmo en el ánimo de sus reclutas y les había enseñado el principio de la ofensiva a todo trance?

El Ejército avanzaba, evidentemente. Pero la caballería tendía a ser concentrada sobre la retaguardia, a fin de esperar a mejores tiempos para ser utilizada. Durante el movimiento que siguió a la batalla de Charleroi y concluyó en el Marne, las divisiones independientes jugaron un papel interesante, pero los grupos de escuadrones afectos a los Cuerpos de Ejército y a las Divisiones de Infantería tuvieron que contentarse con una serie de reconocimientos aislados, que fueron cediendo en importancia a medida que los mandos conseguían enlazarse mediante la Aviación.

Luego, vino la guerra de trincheras, y, entonces, tanto coraceros como ulanos tuvieron que optar entre quedarse sobre el frente sin caballos o marchar a retaguardia para no abandonarlos.

Esto dió lugar a que muchos jinetes pidieran el pase a Aeronáutica, con lo que von Richthofen, siguiendo el ejemplo de los primeros, halló la ocasión propicia para tomar una parte activa en la nueva manera de combatir que se avecinaba.

* * *

Las impresiones de Manfredo von Richthofen, cuando, por vez primera, se eleva del suelo sobre un avión, parecen escritas por un niño de pocos años al cual se le ha regalado un aeroplano de juguete. Trata en ellas, primeramente, del furioso viento que la hélice origina, del ruido que impide hablar con el piloto, de la bufanda que se le va, del chaquetón que se desabrocha, del casco que se escurre, y, de la descripción de semejantes molestias, pasa a hablar de la sensación de bienestar y tranquilidad que arriba reina, cuando el aparato, alejado ya de tierra, se apoya suavemente sobre el aire que se respira. Contempla, un rato largo, los diminutos habitantes del planeta, tan sólo comparables, en tamaño, con las casitas que los albergan. Pero, a medida que toma altura y que el horizonte se le aleja, su vista tiende hacia otros objetivos más grandiosos, y volando, un instante después, sobre las agujas de la catedral de Colonia, cree sentir la omnipotencia del gigante capaz de destruirla si no pone donde debe su zapato colosal.

Apenas llegado a tierra, quiere, otra vez, salir volando; pero tiene que amoldarse a los turnos establecidos, y esperar pacientemente que el suyo llegue.

El aprendizaje va a durar tres meses. Pero, son tantas las cosas que pueden ocurrir en ese tiempo que von Richthofen se siente incapaz de esperarlos. Mackensen acaba de romper, con su falange formidable, el frente que los rusos han establecido en Gorlice, y este hecho puede traer consigo la decisión final. Conviene, pues, acelerar. Y para ello hay que contentarse con ser observador, que, después de todo, los reconocimientos llevados a cabo con sus jinetes, de algo pueden servirle para estudiar a fondo las vicisitudes de un ejército enemigo.

Sus deseos son atendidos. Llega a Grossenhein, a mediados de junio de 1915, cuando la noticia de la victoria de Rawa Ruska corre por toda Alemania de boca en boca. Pasa unas cuantas horas en el parque de aviación de su nuevo Ejército.

Y es finalmente destinado a la escuadrilla 69, que empieza, entre los aviadores del frente oriental, a crearse fama de atrevida y muy segura.

* * *

Junio, julio y agosto transcurrieron, frente a los rusos, con el Ejército de Mackensen. Von Richthofen, durante este tiempo, llevó a cabo, en compañía del piloto conde de Holck, infinidad de reconocimientos y bombardeos. Los vuelos tenían lugar, casi siempre, hacia Brest-Litowsk, en cuya dirección se retiraba el adversario derrotado, y así pudierón, los dos amigos, observar paso a paso la marcha del enemigo y admirar la impasibilidad del Ejército que acosaban.

Siempre tuvo fama, el soldado ruso, de paciente en la retirada. Friedland no fué un desastre a causa del orden de las columnas que abandonaban el campo de batalla. Borodino tuvo lugar, gracias, siempre, a la resistencia del infante moscovita. Y ahora, las unidades retrocedían lentamente, por las pocas carreteras existentes, como si nadie les molestara.

Parecían, aquellos hombres, estatuas en movimiento. Caían, las bombas, al lado de sus densas formaciones sin desordenarlas jamás, y el fuego se apoderaba de los pueblos y almacenes sin originar disturbio alguno. Los esfuerzos resultaban aplicados contra el vacío, y tan sólo podía descorazonarse el que incansablemente los reproducía sin alcanzar el éxito decisivo que iba buscando. El rodillo caminaba lentamente, pero era imposible obligarle a acelerar su marcha.

Los objetivos más importantes eran los ferrocarriles.

En cierta ocasión salió toda la escuadrilla reunida para destruir la estación de Z. Los aparatos llevaban su carga máxima: algo más de 100 kilogramos de bombas, lo cual representaba en aquella época una dotación muy respetable. Los motores fueron revisados cuidadosamente. Y todo el mundo puso gran empeño en asegurar el éxito de la empresa.

El viaje se deslizó tranquilo. Los alrededores de Z estaban repletos de grandes bosques en los cuales era imposible aterri-

zar. Pero apenas rebasados los anteriores, aparecieron los campamentos de los servicios en retirada, los grandes barracones llenos de víveres y municiones, y por último la estación del ferrocarril, que integraba, en efecto, un blanco admirable para la Aviación. Sus diferentes apartaderos estaban repletos de trenes de mercancías que, a toda prisa, cargaban tropas y efectos de infinitas clases; el movimiento era inusitado; los convoyes iban y venían, y locomotoras de diferentes tipos maniobraban continuamente.

Siendo nula la defensa del conjunto, el bombardeo se llevó a cabo a conciencia. Una vuelta preliminar, para fijar la velocidad del aparato y tomar, siquiera aproximadamente, la fuerza y la dirección del viento, y, luego, conservando la misma altura, una vuelta para cada bomba, apuntando lo mejor posible y tirando con oportunidad de la palanca de lanzamiento. Las alzas eran muy rudimentarias; pero la posibilidad de bajar bastante y de observar con relativa tranquilidad facilitaban en modo extraordinario la operación.

Von Richthofen volvió entusiasmado del bombardeo de la estación de Z. Habla — en sus recuerdos — de la malsana satisfacción que el hombre siente cuando hostiliza a la gente de tierra y desempeña debidamente una misión de bombardeo.

Unos días después, la pareja Richthofen-Holck fué encargada de buscar un nuevo campo de Aviación, al que poder trasladar las escuadrillas de Mackensen cuando el avance hubiera progresado un poco más. Pero, a causa de la naturaleza del terreno en que se operaba, la cosa no era demasiado fácil, y fué preciso moverse mucho por todas partes para tomar una decisión. Siendo pocas las piezas antiaéreas, los vuelos tenían lugar a escasa altura. Además, era preciso, en este caso particular, bajar más aún que de costumbre para poder observar de cerca la naturaleza y la inclinación de los trozos de terreno que parecían utilizables. Y tan bajo volaron, con su aparato, los aviadores, que aquél, al cabo de algún tiempo, fué acribillado a balazos y acabó con su motor parado.

Se tiraron en seguida hacia Occidente, y, planeando lo más

posible, sin rebasar el límite de resbalamiento del aeroplano, trataron de acercarse a sus propias líneas. El avión, tomando tierra, se destrozó, y sus tripulantes se hallaron en pleno campo, sin saber en qué terreno se encontraban. Por si acaso, se escondieron. Ocultos estuvieron toda una noche. Pero al fin aparecieron los primeros cascos de las patrullas alemanas de exploración.

Al día siguiente fué enviado von Richthofen a la escuadra de Ostende, compuesta, exclusivamente, de grandes aparatos de bombardeo.

* * *

La temporada de mar fué deliciosa. Unos cuantos proyectiles de la escuadra inglesa amenizaron de vez en cuando el veraneo; pero, a cambio de tan mínima molestia, circularon libremente los aviadores por las terrazas de los hoteles más elegantes del mundo entero.

Los vuelos tenían lugar mañana y tarde. Se hallaban encaminados, generalmente, al bombardeo del sector británico del frente enemigo. Von Richthofen, tirador y bombardero, disfrutaba inmensamente de su misión. Los aparatos de puntería eran, a la sazón, rudimentarios. Además, la corrección del tiro se llevaba a cabo difícilmente a causa de la escasa visibilidad que las alas permitían. Así es que, en vez de precisar en materia de ejecución, gozaban, los tripulantes de la nave, en la contemplación de la bomba piriforme que lentamente se alejaba, para dar lugar, allá en el fondo, cerca de tierra, a una masa negruzca de la que surgían flechas rojas de diversas longitudes. El piloto, apenas sentida la acción de la palanca de lanzamiento, viraba, lo más cerrado posible, para que pudiera observarse por encima de los planos los efectos de la explosión, y el bombardero, dando rienda suelta a su entusiasmo, se olvidaba de la alarmante inclinación que el avión tomaba y con su cuerpo lo inducía a dormirse en su posición.

Von Richthofen se ejercitaba en tierra, de vez en cuando,

en el empleo de la ametralladora. Pero, en el aire, jamás se presentaba la ocasión de utilizarla.

Una tarde, sin embargo, cuando regresaba con su compañero de vuelo del acostumbrado bombardeo, apareció en el horizonte un *Farman* de reconocimiento de los franceses. El piloto se dirigió inmediatamente hacia él. Y el enemigo, lejos de rehuir el combate — como siempre sucedía — tomó igualmente la dirección del suyo.

El resultado fué que los aviones se acercaron rápidamente; se cruzaron como una exhalación, y, apenas disparados unos cuantos cartuchos, se encontraron, sin novedad, a una milla de distancia.

Trataron, uno y otro, de reincidir en la carga. El francés, más ligero y manejable, terminó primero su enorme círculo, con lo que pudo, por un momento, asegurar su ofensiva; pero los lentos movimientos de uno y otro daban siempre lugar a grandes distancias y a intensas variaciones de los ángulos de puntería. Algunos proyectiles alcanzaron las extremidades de las alas, pero las partes vitales de los aviones quedaron indemnes.

La desilusión no pudo ser más grande. Von Richthofen regresó con la impresión de que en el aire era dificilísimo conseguir una victoria. La movilidad del blanco, corregida y aumentada por la del propio aparato, daba lugar a una celeridad tan extraordinaria que resultaba imposible colocar los proyectiles sobre el punto que se pretendía batir. Además, aun admitiendo la posibilidad de seguir conscientemente al enemigo, manteniendo siempre la ametralladora dirigida contra él, la velocidad de los proyectiles resultaba insuficiente, pues llegaban a su objetivo demasiado tarde para alcanzarlo.

¿Cómo hacer, en vista de ello, para derribar un adversario? Parecía indispensable recurrir a aviones de menor tamaño. ¿Pero, entonces, cómo instalar sobre ellos la torreta de la ametralladora? ¿Cómo reducir, en momento oportuno, la velocidad del aparato?

Y, sin embargo, eran ya varios los pilotos alemanes que habían logrado vencer en sus encuentros. Se trataba, evidente-

mente, de seres excepcionales, a los que era preciso a todo trance imitar. Boelcke, entre ellos, era el que más viva admiración causaba. Había conseguido ya dos veces vencer en el aire a su contrincante y abatirlo inexorablemente contra la tierra. Pero nadie se daba cuenta todavía de su secreto. Cuando alguien le preguntaba cómo lo hacía, contestaba, tranquilamente: «Me acerco lo más que puedo; hago unos disparos, y el enemigo en seguida cae.» La gente, por supuesto, encontraba sarcástica esta sencilla contestación de Boelcke. Muchos aviadores la tomaban incluso a broma, deduciendo de ella que el joven teniente, egoísta y presuntuoso, guardaba para sí la receta de abatir aviones. Pero Manfredo se dió cuenta bien pronto de que se hallaba encerrada en ella toda la simple verdad del procedimiento. «Había — lo decía Boelcke — que acercarse bien al adversario», y, para eso, naturalmente, precisaba tener un aparato más rápido y más manejable que el suyo. Además, eso de acercarse había que hacerlo personalmente, para, luego, disparar uno mismo los cartuchos decisivos. El ideal, por consiguiente, consistía en tener una ametralladora en condiciones de ser empleada desde el asiento del piloto y que éste pudiera utilizar sin abandonar los mandos del avión. Pero, la velocidad necesaria para dominar al enemigo empezaba a la sazón a conseguirse por medio de una hélice tractora que dejaba sin campo delantero a la citada ametralladora. Había, pues, que contentarse, por entonces, con acercarse de costadillo al adversario. La cosa no era fácil, pero no existía razón alguna para declararla imposible. *Otros lo habían conseguido; así es que él, Manfredo von Richthofen*, debía igualmente poderlo hacer.

Lo primero, sin embargo, era hacerse un buen piloto.

* * *

Von Richthofen fué *soltado* por vez primera el día 10 de octubre de 1915. Había aprendido, poco a poco, en plena batalla de Champagne; pero cuando trató, a fines del citado mes, de conseguir su título de piloto, el Tribunal lo suspendió.

Hubo, pues, de repetir, poco después, el vuelo en *ocho*, el aterrizaje en el círculo y cuantas pruebas se exigían para el título elemental. Y fué enviado a Doberitz, a continuación, para el curso de perfeccionamiento.

Durante él, se las arregló para compaginar lo necesario con lo agradable (1), y, a este efecto, terminadas las clases de cada día, se hacía llevar por un segundo piloto a una finca próxima al aeródromo en la que se hallaba invitado para asistir a una serie de monterías. La caza, para von Richthofen, constituía un deporte indispensable. Era el complemento natural de su existencia. Le parecía, sin semejante aliciente, que algo faltaba en su intensa vida. Cazando el jabalí en pleno monte, se sentía tan feliz como en el aire cruzando en busca de un enemigo que abatir. La saña, sin embargo, no aparece nunca en sus Memorias. Desprecia olímpicamente al soldado ruso a causa de su falta de entusiasmo para el deporte. Trata al inglés con benevolencia porque es difícil darle caza. Pero no habla nunca de mentalidades, ni aborda el odioso tema de las razones de entrada en guerra, que se desliza, para él, tan lógicamente como una cualquiera de sus innumerables excursiones cinegéticas.

El examen de piloto superior, lo pasa, siempre en Doberitz, el día de Navidad. Visita, a continuación, en Schwerin, los establecimientos *Fokker*. Se entera, en ellos, de la orientación que va tomando la industria de la Aviación. Emite su opinión sobre la necesidad de aumentar constantemente la velocidad. Y pasa después por Berlín para tratar de ser destinado a una escuadrilla de combate.

* * *

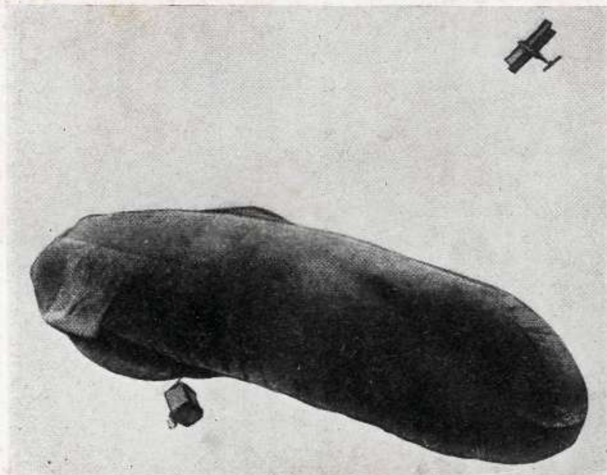
Sus deseos son favorablemente acogidos, y su ilusión queda colmada: el 15 de marzo de 1916 es destinado, en efecto, a la escuadrilla de combate número 2, que se encuentra frente a Verdún.

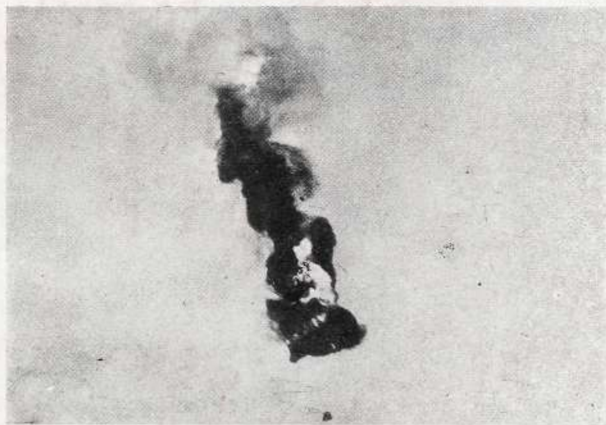
Monta inmediatamente en su aparato una ametralladora fija,

(1) Palabras empleadas por el propio piloto en sus Memorias (1918).









74, 75, 76 y 77. — Febrero 1918. El avión que acecha pasa inadvertido al observador del globo, que, desde su barquilla de mimbre, se ocupa solamente del terreno; poco después el globo-cometa, cae envuelto en llamas.
(Official Photo.)



78. — Un observador, provisto de su paracaídas, lanzándose desde el globo cautivo al espacio en ocasión de ser atacado el globo por aviones enemigos.

semejante a la de los *Nieuport* franceses que disparan a través de la hélice sin herir nunca sus palas, y el 26 de abril, sobre el bosque situado al sur del fuerte de Douaumont, logra acercarse a un aparato enemigo lo bastante para abatirlo. Es ésta la primera victoria de von Richthofen, pero no se halla incluída en la larga serie de las que obtuvo por haber caído el avión vencido fuera de la zona ocupada por las tropas alemanas.

La regla es severísima, pero todos los países la han adoptado para evitar abusos, porque, al mismo tiempo que la lucha de los cazadores con el enemigo que enfrente tienen, ha surgido la competencia entre ellos mismos, dando lugar a un nuevo pugilato casi tan intenso como el primero.

Para apuntar una victoria en el haber de un piloto se le exige, como comprobación, la presencia del aparato derribado en el territorio dominado por las fuerzas amigas. Esto da lugar, naturalmente, a que los pilotos de caza, que tienen a la sazón libertad completa para volar por donde quieren, prefieran operar sobre su propia zona. De esta manera, los aparatos de reconocimiento y observación quedan en cierto modo sin defensa; sus empresas resultan cada vez más arriesgadas, y, de acuerdo los dos bandos para admitir las mismas reglas, los encuentros entre los *cazas* disminuyen ligeramente. Para reaccionar contra esto, se recurre, en todas partes, al admirable espíritu de aquella pléyade de hombres valientes, capaces, ante la menor indicación, de sacrificar por la Patria su ambición, y el procedimiento resulta suficiente para que los combates se sucedan constantemente y aun aumenten en cantidad hasta el último día de la guerra.

Aparecen, por aquel entonces, los primeros *Fokker* de un solo asiento, con motores radiales y una velocidad tanto horizontal como ascensional superior a la del enemigo. Von Richthofen, por supuesto, quiere uno para sí; pero la fábrica no produce todavía lo bastante para contentar a todo el mundo. A cada escuadrilla de combate son entregados solamente uno o dos de estos nuevos *Fokker*, a fin de que los pilotos que más se distingan puedan irse acostumbrando a su manejo. De esta manera, los futuros ases de la aviación alemana pueden, cada día, volar

un par de horas en el nuevo avión que tantas victorias les promete. La gente, poco a poco, se va formando, y así, llegado el momento, podrán organizarse escuadrillas especiales ultraveloces y ultraviolentas.

La primera, por supuesto, es confiada al capitán Boelcke, el piloto que mejor reputación ha conseguido en Alemania, el que mayor número de enemigos ha logrado derribar y el único, en aquel entonces, que ostentaba la más preciada de las recompensos: «*Pour le mérite*». Son nombrados secuaces suyos: von Richthofen, Immelmann, Lubbert, etc., pilotos todos ellos que han tenido ya que habérselas con los franceses en el aire y que han puesto de relieve sus excelentes cualidades.

El 16 de septiembre fueron entregados a la escuadrilla sus nuevos *Fokker*. Boelcke, a quien todos admiraban como a un verdadero dios, dió por la tarde sus últimas instrucciones, hizo las recomendaciones más precisas y obligó a cada uno a ejercitarse una última media hora en el manejo de la ametralladora.

Todo estaba, el 17, en perfecto orden. El día amaneció espléndido; era evidente, pues, que el cielo estaría cuajado de caza.

La escuadrilla, por vez primera, levanta el vuelo reunida. Se dirige hacia las líneas, y, llegada a su altura, observan los pilotos un compacto núcleo de explosiones procedentes de sus propias piezas antiaéreas y que les revela la presencia de una fuerza enemiga.

Boelcke se dirige francamente hacia el punto señalado, y sus pilotos, convencidos del éxito que les espera, se agrupan sobre él con entusiasmo. Van a sufrir su primer examen práctico, y, para quedar lo mejor posible ante el jefe que tanto admiran, están dispuestos, cada uno, a poner de su parte lo más posible.

Las distancias disminuyen rápidamente. La patrulla enemiga no puede escapar. Se ha aventurado demasiado en territorio alemán, y ahora, al retirarse, tropezará forzosamente con los de Boelcke. Poco a poco se divisan los aparatos. Son siete, ingleses, y parecen grandes bombarderos.

El comandante de la escuadrilla va en cabeza. Pero von Richthofen, apenas en contacto con el contrario, pierde un poco la noción de lo que ocurre a su alrededor. Se encuentra de repente volando cerca de un enorme armatoste pintado de obscuro. Le disparan. El contesta. Mas ninguno de los dos consigue nada.

Llega el momento de aplicar la lección. «Colocarse detrás lo antes posible — ha dicho Boelcke — para aprovechar, uno por uno, los cartuchos que se disparan.» Además, hasta tanto que el *caza* no se coloca a retaguardia del contrincante, se halla, con respecto a él, en manifiesta situación de inferioridad. Son, los pequeños *Fokker*, en efecto, los primeros aviones que sólo disparan en la dirección de vuelo; al tiempo que los grandes bombarderos pueden tirar hacia todos lados tranquilamente.

Pero la cosa no es tan fácil como parece. El enemigo conoce claramente la amenaza. Se acuerda de la espantosa lucha del lachesis y el misureno, peligroso el primero por el veneno que en sus dientes lleva, y dispuesto el segundo, apenas consiga apoderarse de la cola de su repugnante rival, a emplear todas sus fuerzas en engullírselo pacientemente. Se trata, en uno y otro caso, para el atacante, de conseguir la situación más favorable; al tiempo que no cabe para su adversario más que una violentísima y agitada defensiva. Por eso, el bombardero vuela en zigzagues, sube y baja constantemente, vira y revira sin interrupción. Pero el *Fokker*, que responde con facilidad a su palanca, consigue, finalmente, enfilar la estela del contrincante. Von Richthofen va tan cerca, que teme atropellarle. Apoya un dedo ligeramente sobre el gatillo, y observa con salvaje alegría que los tripulantes del gran avión se desploman contra el fondo de sus respectivos alvéolos.

Ansioso de comprobar su primera victoria oficial, corta los gases, pica lo más que puede, y aterriza al lado de los restos de su inglés, faltando poco — según refiere el propio interesado — para ponerse el *Fokker* por montera.

A partir de entonces, no hubo día despejado en que a la hora del almuerzo no se diera la noticia de unas cuantas victo-

rias de la escuadrilla. Boelcke, cada mañana, abatía a un enemigo, y de los pilotos era raro el que no le ofrendaba otro.

El procedimiento era siempre idéntico. La patrulla volaba en densa formación, y a la menor señal del comandante se precipitaba como una exhalación contra el enemigo. Pero el éxito llegó a inspirar un exceso de confianza; de la confianza nació el atrevimiento, y una triste mañana dos aparatos alemanes que perseguían a un mismo fugitivo se tocaron con la punta de sus alas. Uno de ellos perdió la estabilidad. Cayó rápidamente contra el suelo, y entre sus restos apareció el cadáver de Boelcke: el gran maestro, al cual se profesaba, en la escuadrilla, una veneración sin límites.

Este episodio tuvo lugar el 28 de octubre de 1916.

* * *

La escuadrilla fué bautizada con el nombre de Boelcke, y preciso resulta reconocer que hizo honor hasta el fin de la guerra al gran piloto que la organizó.

Manfredo von Richthofen formó parte de ella unas cuantas semanas más; pero al conseguir su décimosexta victoria recibió el encargo de constituir una segunda unidad de caza que unánimemente fué denominada «Escuadrilla von Richthofen». De ella formaron parte los pilotos Schäfer, Wolff, Festner y Lotario von Richthofen, hermano menor de Manfredo y cazador tan experto como él.

El jefe de la nueva unidad pintó de rojo su aparato, con lo que llegó a hacerse célebre en el frente *el Diablillo*, como todo el mundo lo titulaba por su color y sus pequeñas dimensiones.

Volaba generalmente a mayor altura que el resto de la patrulla. Cuando aparecía un contrincante, los aviones de aquella última se agitaban desordenadamente en sus cercanías para darle —en lo posible—la impresión de hallarse decididos a rehuir todo combate. De esta manera, el enemigo, dispuesto o no dispuesto a combatir, tenía bastante con ocuparse de lo que ocurría en su propio plano y jamás se daba cuenta de que, en lo alto, revolo-

teando tranquilo, se hallaba *el Diablillo* preparado para lanzarse resueltamente contra su presa. En cambio, la gente de la escuadrilla estaba siempre atenta a lo que arriba sucedía, y, cuando el jefe se descolgaba de las alturas, se retiraban rápidamente para dejarle el *campo libre.*

Algunos comentaristas del extranjero han comparado la táctica de la escuadrilla de von Richthofen con la de una simple cuadrilla de toreros en el redondel, encargada de trastear a la noble bestia hasta el instante en que el matador avisa que «ahí está él» (1).

El procedimiento es seguro. Uno tras otro van cayendo los aviones de artillería o de reconocimiento que, aislados, se aventuran en la zona enemiga. Pero cuando la caza se generaliza y otras patrullas enemigas son encargadas de despejar el cielo de aparatos, el método de la corrida se complica por ser los toros a veces más que los encargados de torearlos. Entonces, se recurre al simple sistema de deshacer las formaciones, y, apenas disgregados los aviones enemigos, cada cual se encarga de uno de ellos procurando abatirlo lo antes posible con sólo sus propios elementos.

El Diablillo no tiene ya razón de ser, y todos los pilotos de la escuadrilla von Richthofen adoptan el color rojo para las alas de sus aviones. Esto los impulsa a sentirse grandes ases, y así logran, entre todos, en una sola jornada, abatir trece aparatos de la aviación británica.

* * *

Los esfuerzos realizados para concluir con la escuadrilla de von Richthofen fueron grandes, pero en vista de que nada definitivo se conseguía durante el día fueron organizados contra ella toda una serie de ataques nocturnos.

El campo de aviación de Douai se hallaba perfectamente instalado. Disponía la tropa de barracones y los oficiales de pabe-

(1) Esta famosa danza valió a la unidad de *von Richthofen* el sobrenombre de «escuadrilla tango».

llones especiales con casi tantas comodidades como podían aspirar a tener en tiempo de paz. Tenían, unos y otros, comedores privados y casinillos abastecidos de todo lo necesario. Por último, existían subterráneos de fácil acceso y suficientemente protegidos contra las explosiones de las bombas.

Una noche, cuando sólo vigilaban los centinelas, se oyó un ruido de motor que rápidamente se acercaba. Los avisos llegaron tarde. Nadie pudo levantarse. Y refiere von Richthofen que, alarmado por la intensidad de las vibraciones sonoras, tan sólo tuvo tiempo, como un chico que se asusta, para esconder su cabeza debajo de la almohada. Una violenta sacudida se hizo sentir, y volaron por el cuarto, hechos trizas, los cristales de la ventana del barracón.

Las bombas hicieron poco efecto; pero valía la pena de estar atentos para evitar en otra ocasión daños mayores. Las ametralladoras de los aparatos fueron montadas sobre dispositivos especiales, a fin de que los mismos pilotos, al oír la alarma, pudiesen instalarse al pie de ellas.

La visita se repitió dos días más tarde. Los cañones de la defensa intervinieron a tiempo, pero apenas obtuvieron efecto alguno a causa de la escasa altura a que volaba el atacante. En cambio, los mejores tiradores del campamento, oportunamente apostados al pie de sus respectivas máquinas, consiguieron lo bastante para evitar nuevas visitas. Tres aviones, en efecto, fueron hallados, al día siguiente, en las cercanías del campo alemán. La escuadrilla von Richthofen se creía con derecho a apuntarse dos de ellos; pero el Mando se negó a admitir tal pretensión.

* * *

Al abatir el quincuagésimo adversario (1), von Richthofen fué llamado al Gran Cuartel General del Ejército para ser presentado a Ludendorf, a Hindemburg y al emperador de Alemania.

---

(1) El 52 en realidad, por haber conseguido tres victorias en un día.

Hizo el viaje en un avión de bombardeo, gozando durante él de la tranquilidad que reina en un cielo exento de aviones enemigos. Sobre el Rin fué navegando largo tiempo. Refiere, en sus Memorias, la impresión que le causara una campiña cultivada por doquier y repleta de gente que no intervenía en la terrible lucha; pero habla, igualmente, de las molestias que origina una mañana entera en el aire cuando se está acostumbrado a los pequeños monoplanos de combate incapaces de volar durante más de un par de horas. Contrastes de la vida, de los que sólo un von Richthofen se puede dar cuenta.

* * *

Unos meses más tarde fué organizada la primera escuadra de caza, para hacer frente con ella a los grandes patrullones que invadían toda la línea. Inútil agregar que fué, su comandante, von Richthofen, y que siempre se distinguió sobremanera. En los difíciles momentos del año 1918: «estacionada en el límite de la zona batida por artillería, vivaqueando como infantería en las trincheras o en la tienda, particularmente expuesta a los bombardeos nocturnos, luchó sin descansar un solo instante y acumuló en su haber innumerables victorias» (1).

* * *

Pero el destino inexorable al fin se impuso. Después de Boelcke, cayó Immelmann; y, cuando ya poco faltaba para la derrota de Alemania, cayó igualmente von Richthofen, legando a la Patria por la cual luchó, sus setenta victorias en el aire, que representaban — y todavía representan — el record del mundo entero.

Fué, como todos los grandes ases, un aviador imperturbable. De su pasión de vuelo y de su entusiasmo por la caza, formó el deporte más cruel que jamás se ha conocido. Pero supo, al propio tiempo, día tras día, exponer su vida más que ninguno y salvarla luego a fuerza de osadía.

(1) General von Hoeppner: *L'Allemagne et la Guerre de l'Air.*

CAPITULO XVI

BALL, EL «AS» DE LOS INGLESES

Cuando la guerra estalla, no ha cumplido todavía los dieciocho años. A pesar de ello, se alista voluntariamente en los Sherwood Foresters, regimiento de Infantería de los condados de Nottingham y de Derby, confiando de esta manera en ser destinado lo antes posible al teatro de las operaciones.

Día tras día llega la lista de los que mueren en el campo de batalla. Alberto Ball espera siempre ser designado para reemplazar a alguno; pero a causa de su gran entrenamiento en los deportes, se ve obligado a ocuparse en la instrucción de los aspirantes y tiene que resignarse, a pesar de sus protestas, a continuar tranquilamente en Inglaterra.

Recurre, entonces, para apaciguar su impaciencia, al campo de Aviación de Hendon, que no está lejos del lugar en que trabaja con sus alumnos. Cada mañana, a eso de las tres, parte en bicicleta hacia el aeródromo, y a las siete está de vuelta para dar principio a sus deberes militares. La carretera es buena, y a esa hora la circulación es casi nula. Puede ir de prisa, y así dispone de muy cerca de dos horas para demostrar a todo el mundo su enorme interés por el único deporte que a la sazón desconoce. Consigue, un día, hacer un vuelo de diez minutos por encima de los *hangares*. En otra ocasión, el piloto le abandona un rato la palanca. Ayuda, cuando puede, a los mecánicos. Estudia, con paciencia, los motores. Interviene en el ajuste de los aviones. Y, poco a poco, se aficiona grandemente a cuanto se relaciona con la Aviación.

A fines de junio de 1915, perdida toda esperanza de marchar al frente, obtiene finalmente un nombramiento de alumno de Aviación. Le encanta el nuevo deporte. Se da, de cuando en cuando, un gachapazo. Pero siempre hay otro avión para reemplazar al roto, y a él se precipita Alberto Ball con mayor entusiasmo cada vez.

El título elemental, lo consigue rápidamente. Mas nunca se contenta con el trabajo que a su categoría de principiante corresponde. Quiere siempre llegar más lejos; gozar de una sensación *desconocida; tener la impresión del desastre sin remedio*, para después, tirando de la palanca, enderezar y disfrutar de la nueva vida que el peligro ha hecho nacer.

«Me entusiasma volar —escribe a su casa— y como son pocos los pilotos, dispongo a mis anchas de todo esto. El otro día subí tanto que, abajo, ya nadie me veía. Entonces, piqué a fondo contra el suelo; piqué hasta que la cola del aparato quedó completamente en lo alto. Alcancé una velocidad terrible. Parecía que el terreno se precipitaba contra mí. Los oídos y la nariz se me congestionaron espantosamente. Empecé a sangrar. Era estupendo, aquello...»

El 23 de octubre le confían, por vez primera, un aparato de combate. Está encantado de su adquisición, y entusiasmado de la confianza que le demuestran sus diversos jefes. Sin embargo, a los pocos días de ser nombrado piloto militar, sufre un accidente que puede costarle caro. Una mañana, a 300 metros solamente, cuando apenas ha terminado su primera vuelta sobre el aeródromo, se encuentra con que los mandos no obedecen; siente que el aparato resbala ligeramente y que luego se precipita contra el suelo; por fin, un tremendo porrazo que destruye la parte anterior del fuselaje; pero de él sale adelante Alberto Ball sin la menor herida ni contusión alguna... Se queda observando un rato los destrozos que ha originado, y luego carga sobre un camión lo más servible de aquellos restos y se presenta en el aeródromo con la eterna sonrisa que le caracteriza y que nunca le abandona.

* * *

A fines de 1915, con diecinueve años de edad y la reputación de ser un piloto formidable, es destinado a una de las escuadrillas que están operando en Francia.

Al poco tiempo — el 23 de febrero siguiente — tiene lugar el primer episodio de su vida militar. Es enviado en misión especial sobre las líneas alemanas con otro aparato de su misma escuadrilla. La artillería antiaérea, cuando pasan sobre el frente, les dispara sin cesar. A continuación, son atacados por unos *Fokker*. Su compañero es alcanzado por los proyectiles y luego derribado por uno de los aviones enemigos; pero él, Alberto Ball, logra escabullirse a tiempo de la zona de peligro.

A la vuelta, apenas llegado al propio sector, empieza su motor a ratear. Después, se para. Y Ball desciende forzosamente hacia la tierra.

Pasa la noche en su asiento, y a la mañana siguiente, con ayuda de un campesino, repara el tubo de la gasolina que estaba medio roto y pone otra vez la hélice en marcha.

Apenas en el aire, empieza a nevar, y la nieve, por su densidad, le obliga a bajar de nuevo. Espera un rato. Vuelve a salir, y por tercera vez se ve precisado a tomar tierra. Por fin, a las 4 de la tarde, consigue llegar al campo, después de una especie de *cross-country* que pone de relieve su inmensa habilidad.

Con el enemigo pelea como puede. Se acerca lo más posible para tratar de derribarlo. Y cuando se niega la ametralladora a funcionar, tira de pistola y con ella dispara sobre su contrincante. Ball es un caso único de serenidad en el aire; con su eterna sonrisa en los labios es capaz de llevar a cabo las proezas más inauditas.

Una vez, perdido sobre un banco de niebla, se encuentra, durante más de media hora, sin saber lo que hacer ni hacia dónde dirigirse. Decide, sin embargo, a pesar de su escasa altitud de vuelo, descender lo necesario para ver la tierra. Por fin, a 200 metros, consigue su objeto; pero, entonces, lo que ve son las líneas alemanas desde las cuales le abren inmediatamente un violento tiroteo. Tan bajo está volando que puede obser-

var, tranquilo, las carreras de la gente que a los cañones se dirige. Ve las cabezas de los soldados que se precipitan trinchera arriba. Contempla el polvo que levantan los disparos alrededor de cada pieza. En cambio, no consigue averiguar dónde se encuentra, a pesar de los esfuerzos que para ello realiza. Es más, entusiasmado de aquella danza que él solo ha originado, se olvida de seguir buscando el río o la vía férrea que necesita para orientarse. El jaleo de tierra le divierte. Sonríe, al contemplarlo. Pero, tan fea se pone la cosa que se decide, finalmente, a desaparecer por donde vino. Encabrita un poco. Y se introduce en la nube con la mayor tranquilidad.

Un rato después, aterriza sin novedad en su campo de Aviación. El comandante, que ha observado la faena, se acerca dispuesto a echarle una buena reprimenda.

—¿Qué ha conseguido usted con eso? —le pregunta indignado—. «Exponerse a un desastre, sin ventajas para nadie.»

Pero Ball, siempre sonriente, asegura que en municiones solamente les ha hecho gastar, a los alemanes, una gran fortuna: mucho más de lo que valen su aparato y él.

* * *

No contento con los combates que sobre su propio terreno se le presentan, marcha, siempre que puede, a buscarlos allende el frente. Sabe que al otro lado tendrá que habérselas con los *cazas* del enemigo, siempre más peligrosos que los aviones de bombardeo o reconocimiento que se encuentran a esta parte. Sabe que en dicha zona las victorias no contarán. Pero su alma deportiva puede más, y allá va, día tras día, en busca de nuevas aventuras.

Una mañana, tiene la osadía de ir a armar camorra a un aeródromo del enemigo. Vuela pacíficamente en diversas direcciones; pero nadie se mueve. En vista de ello, ofrece a los de tierra una exhibición acrobática... nada tampoco. Espera cerca de media hora... y por fin se siente recompensado con la simultánea aparición de un *Fokker* y un *Albatros*.

Se dirige primeramente hacia el *Albatros*, que se halla a 3.000 metros de altura. Le coloca toda una cinta de cartuchos, y lo abate violentamente contra su propio campo de aterrizaje. El *Fokker*, durante el combate, ha dado un gran rodeo para coger por detrás a Ball. Este lo deja acercar, pero cuando el tiro empieza a ser peligroso para él, vira violentamente para convertirse de perseguido en perseguidor. El piloto adversario queda tan sorprendido que a toda velocidad se tira a tierra, y en un campo mal labrado espera lo necesario para que el inglés desaparezca.

* * *

Los combates de Ball se suceden sin interrupción.

Del 21 al 25 de agosto, abate, sucesivamente, cuatro aviones alemanes. El 29 tiene tres encuentros; deja desamparados a dos de los enemigos, y al tercero lo derrota francamente. Para asegurarse de su victoria, se lanza en pos de la víctima siguiendo su propio derrotero, y tan violenta resulta la trayectoria de su avión, que la gente de tierra lo considera tan perdido como el rival.

El 16 de septiembre se tropieza, durante su primer vuelo de la jornada, con un grupo de siete aeroplanos en formación. Solo, como generalmente volaba, consigue desbaratar la enorme cuña y la emprende con valentía contra el avión más cercano; lo abate, y mientras tanto pierde el contacto con los demás. Sigue volando, y ve más adelante una patrulla de cinco aparatos, de los cuales logra derrotar a dos, que, como otros tantos, caen a tierra envueltos en las llamas de su propia gasolina. Regresa a un aeródromo que no es el suyo; se provee de municiones, y de nuevo se lanza al aire para buscar otras víctimas. Ataca, esta vez, a tres aviones y les obliga a descender desamparados. La esencia se le concluye, y regresa forzosamente a su propio campo.

El 26 del mismo mes, escoltando un *raid* de bombardeo, se lanza contra cuatro enemigos que patrullean. Desordena su formación y abate a uno de ellos. Surge, más adelante, otro

grupo de importancia, y otra vez consigue un resultado semejante. Su aeroplano recibe varios balazos, y, en precarias condiciones, se ve obligado a regresar hacia su campo, volando, para ello, sobre la línea de contacto, a una altura que no pasa de 1.000 metros.

Ball, a partir de entonces, ha librado cien combates y abatido sobre sus líneas 30 aviones. Gran Bretaña, celosa de la vida de su héroe, lo llama a sí para entretenerlo. En el palacio de Buckingham recibe de manos del monarca una nueva barra para su *D. S. O.* (1). En Nottingham, donde ha nacido, la gente lo agasaja enormemente. En otros lugares, asiste a fiestas que en su honor se organizan. Y terminada esta epopeya triunfal se incorpora a su nuevo destino: la «Escuela de Caza», donde va a enseñar a los pilotos de la promoción más reciente sus procedimientos de combate y el sistema más seguro para vencer al adversario.

* * *

Pero Ball, al cabo de unos meses, quiere a todo trance regresar al frente. Encuentra insulsa la vida de paz, sin emociones violentas ni peligros de ningún género. Necesita algo más intenso que una simple lección de pilotaje. Reclama constantemente. Y al fin consigue, en abril de 1917, ver satisfechos sus deseos.

Apenas incorporado, empieza de nuevo la odisea. Abate lo más que puede, pero siempre sin odio, sin espíritu vengativo, sin la menor satisfacción por el daño que origina. A un amigo que le escribe que «mande al diablo a esos bandidos de enemigos», él contesta, sinceramente, que extermina los más que puede, pero sin considerarlos por eso como bandidos. «Si los aplasto — dice en su carta — es sólo por deber, sin pensar nada malo del alemán. Se trata, en resumen, de un adversario que procura hacer las cosas lo mejor posible. Nada me causa una emoción más grande que el ver a un enemigo caer de cabeza

(1) Recompensa militar siguiente en mérito a la *Victoria Cross*, que fué concedida a Alberto Ball después de su muerte.

en el vacío. Pero, no sé si sabes que, una vez empezado el duelo, tenemos forzosamente uno u otro que caer, y como es lógico pongo mis cinco sentidos para evitar que sea yo.»

* * *

Las aventuras de Alberto Ball eran siempre individuales. Era de los pocos grandes pilotos que, a pesar de la evolución que la táctica sufría, se obstinaba en volar solitario, sin admitir de sus compañeros más que una ayuda muy indirecta. Claro es que, volando sobre sus propias líneas, el aparato de caza se tropezaba generalmente con otros de reconocimiento o de bombardeo, contra los cuales, de 1916 en adelante, tenía dicho *caza* una manifiesta superioridad. Pero Ball era, según hemos dicho, de los que se arriesgaban constantemente sobre el campo contrario. Prefería la lucha con el *caza* enemigo, con el cual se hallaba en igualdad de condiciones para batirse. El combate, de esta manera, tomaba todo el aspecto de un verdadero duelo en el aire. Era intensamente deportivo, pues tenía que vencer forzosamente el más hábil de los dos o el que mayor sangre fría conservase en el momento crítico.

Llegó, de esta manera, a la cuadrigésima segunda de sus victorias. Las dos últimas, las alcanzó contra un par de *Albatros*, que obligó, uno después de otro, a descender, matando a sus pilotos y acribillando los depósitos de la gasolina.

La vez siguiente, se encontró en el aire con uno de los aparatos de la escuadrilla de Manfredo von Richthofen: el pilotado por su hermano Lotario, al cual nos hemos referido en el capítulo anterior y que a la sazón llevaba derribados veintidós aviones, casi todos de nacionalidad inglesa.

Los dos ases se hallaron frente a frente en la terrible soledad del cielo. Ball sabía perfectamente con quién tenía que habérselas, pues todos los pilotos de la famosa escuadrilla Tango habían pintado de rojo sus aviones. Lotario von Richthofen conocía igualmente el triplano diminuto de Alberto Ball. Mas ninguno de los dos pensó un instante en rehuir el duelo, que iba a ser el más grandioso de toda la guerra.

Acostumbrados, ambos, a dominar por medio de la acción, establecieron el contacto de una manera brusca, y, tan rápidamente empezaron a acercarse, que hallándose uno y otro en mala postura, por negarse su rival a ceder espacio, tuvieron a la vez que doblegar su voluntad para evitar el absurdo encontronazo que les amenazaba. Se torearon mutuamente, con virajes más ceñidos cada vez. El uno, mediante el rizo, buscaba la cola del aparato adversario. El otro, picando en media barrena, se desasía del contrincante. Pero, seguros, como nadie, de sí mismos, ni un disparo llegó a sonar durante toda la odisea.

Los cañones de las máquinas, impacientes por funcionar, hubieron de contentarse con reflejar de cuando en cuando un rayo de Sol, dando, de este modo, la impresión de un fogonazo. En sus asientos, los dos pilotos, con serenidad sublime, se ocupaban únicamente de observar a su enemigo. La mano de la palanca, por instinto se movía, y los pies obedecían con tal celeridad que parecían aquellos seres estar dotados de un sistema de transmisión independiente del cerebro y de los nervios.

La maestría de los pilotos conducía, evidentemente, a un combate en tablas. Había, pues, que recurrir a otro sistema, y como, en teoría, las ametralladoras de los *cazas,* tan sólo pueden apuntar cuando el blanco sigue la misma trayectoria del ofensor, pasó, sin duda, por ambas mentes, la misma idea: abusar de la osadía del adversario para batirlo de frente, como en el duelo auténtico de los grandes caballeros.

Otra vez, por consiguiente, se embistieron los pilotos. Protegidos por sus motores, que hacían las veces de antiguo escudo, se acercaron, uno a otro, con espantosa velocidad, pero sin ver del contrincante más que un casco color de tierra. El tiempo aprovechable no llegó a medio segundo; lo suficiente para que sonaran doce disparos en total.

Lotario von Richthofen se echó fuera a tiempo para evitar el choque. Pero apenas tomada la nueva ruta, vió que su depósito estaba acribillado; para evitar el incendio no tenía, por consiguiente, más que una solución: cortar los gases y aterrizar lo antes posible. Planeando violentamente, perdió de vista a su

adversario. Miró hacia arriba, un par de veces, para ver si lo perseguían. Pero el triplano estaba ya en tierra completamente deshecho. Alberto Ball, durante el terrible duelo frente a frente, había recibido un balazo en la cabeza.

Era el piloto más popular de la aviación inglesa. Su muerte fué llorada hasta en las últimas aldeas de Gran Bretaña. Y su ejemplo fué tenido siempre presente hasta el final de la gran guerra.



79. — En el Somme. Intenso bombardeo a que fueron sometidas las trincheras. Esta fotografía fué tomada desde un avión que volaba a poca altura.

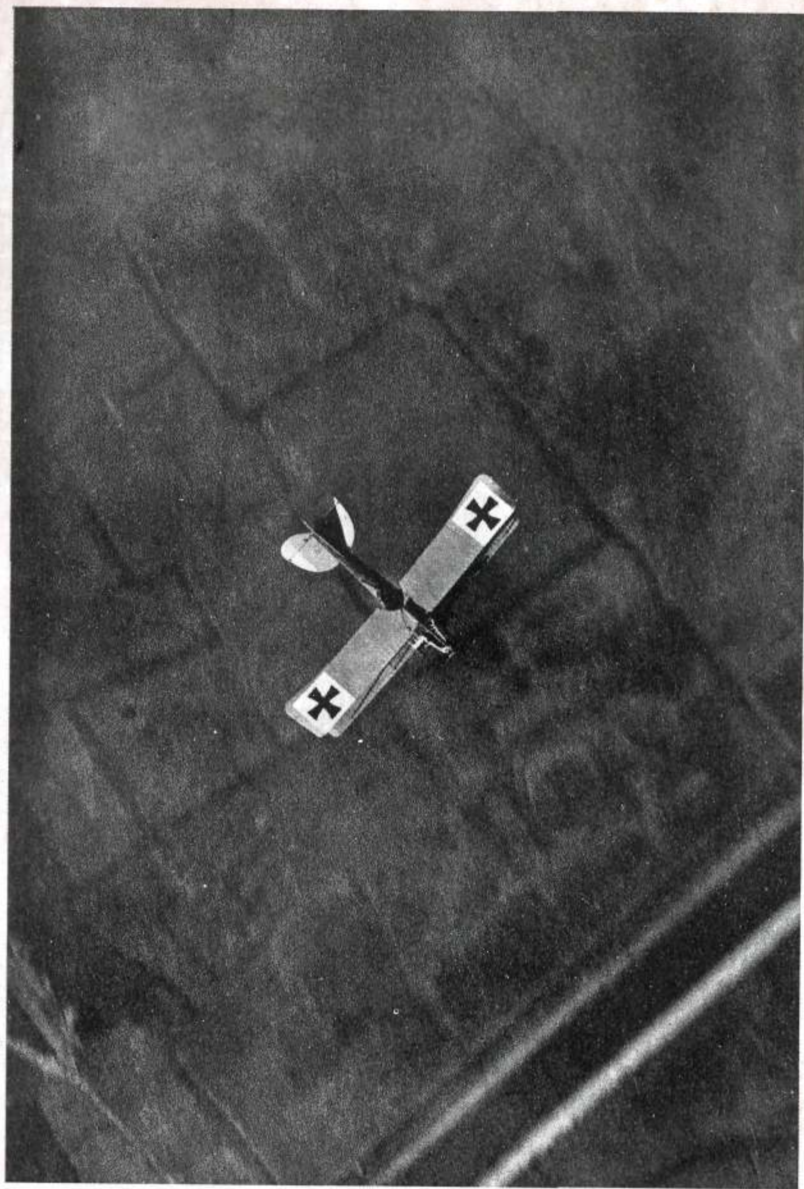


8o. — El barón Von Richtofen, «as» de la aviación germánica



81. — Enero 1916. Un combate en las nubes. La cruz de hierro, resulta victoriosa

(Fotos. T. I. W.)



82. — Octubre 1916. Un Aviatik alemán, fotografiado, a 50 metros de distancia, por un aparato belga.

(Fotografía Aviación Belga)



83. — Guynemer, el «as» de la aviación francesa.
(Foto. Newspaper Illustrations)



84. — Un último saludo para el vencido.
(Foto. T. I. W.)

CAPITULO XVII

BARACCA, EL «AS» DE LOS ITALIANOS

Nace en Lugo de Romania, el 9 de mayo de 1888. Sigue en Fiesole sus primeros estudios; en Florencia, los superiores, y, cuando se presenta la hora de elegir carrera, duda, un instante, entre la espada y el violín, por el cual manifiesta desde chico un empeño decidido.

Su tierra ha proporcionado a Italia los cantores, los pianistas y los compositores más notables. En los diferentes pueblos que bordean la parte septentrional del Apenino, hay siempre un teatro espléndido que hace olvidar la pobreza del lugar y rinde honor al arte supremo del *romañolo*. Justo es, por consiguiente, que los padres de Francesco Baracca traten de inclinarlo hacia la música. Pero el instinto puede más, y en 1909 ingresa, el *ragazzo*, en la Academia militar de Módena, para salir, dos años después, con el empleo de alférez de Caballería.

Destinado a Roma, al regimiento de *Piemonte Reale*, pide en seguida el pase a Aviación. Marcha a Reims, con otros cuantos compañeros, y escribe desde allí a la angustiada madre que volar, en aquella Escuela, es la cosa más sencilla de la Tierra, y que Italia es el único país del mundo donde aun se considera a los aviadores como locos o temerarios. «Claro es — dice, después —, que no hay que meterse en grandes honduras o volar cuando el tiempo es borrascoso, pues así es como se buscan las desgracias. El metro sesenta no debe nunca tomarse con

un caballo joven e inexperto.» Y por esta razón, sin duda, Baracca busca, en la gran experiencia de los demás, una justa compensación a la fogosidad de sus pocos años.

* * *

Los cuatro primeros meses después de la entrada de Italia en la Guerra Mundial representaron, para Baracca, toda una serie de vuelos inofensivos y tranquilos. Una alarma cada día, y unas cuantas persecuciones inútiles. Los *Farman* son caballos bastante dóciles, pero faltos de brío y de condiciones para grandes cosas. Obedecen torpemente a las órdenes de su piloto. Y subir *les cuesta tanto* que a su bordo precisa a veces contentarse cuando la aguja del altímetro alcanza el uno de su escala circular (1).

Contacto con el enemigo, se consigue sólo de higos a brevas, y luego de conseguido la ametralladora se atranca en el momento más importante. Son los tiempos desesperantes del año 915, que a otros pilotos hemos visto soportar con tanta impaciencia como a Baracca.

Hay que resignarse con ayudar a los de tierra, reconocer el terreno que el enemigo ocupa o auxiliar a una batería que no tiene avión, pero el combate está sin duda reservado para otros seres más afortunados.

* * *

Sin embargo, volando un día, muy temprano, sobre el Isonzo, pudo ver que hacia Goritzia se dirigían dos aparatos enemigos. El Sol, que aparecía en lo alto de una cresta de los Alpes, molestaba ligeramente para observar. Tuvo que dar un gran rodeo, para colocarse en buena posición. Su anglo-árabe—pues ya dispone de un *Nieuport*—respondía francamente a las espuelas. Los austriacos, al verlo cerca, se disgregaron, facilitándole así su gran misión. Baracca elige, se lanza en pos del

(1) Corresponde a los 1.000 metros de altura.

adversario, se acerca a 50 metros, dispara y el aparato enemigo cae, dejando detrás de sí la cinta de humo blanco precursora de la explosión.

Era el 7 de abril de 1916.

* * *

El 26 de noviembre del mismo año aparecen sobre Tolmezzo cuatro *Albatros* de los austriacos, que inician en seguida un violento bombardeo. Operan tranquilamente, porque ni existen aún en el Ejército de Italia suficientes cañones antiaéreos, ni los *cazas* han cubierto todavía el frente del Isonzo. En la primera pasada, sólo lanzan una bomba cada uno. Giran, después, hacia la izquierda, siguiendo la curva de una inmensa circunferencia, sin duda para observar las explosiones de sus bombas. Se alejan; se agrupan, y sobre Tolmezzo regresan, para descargar el resto de sus proyectiles. Se acercan sin ocuparse más que del tiro. No han visto todavía un punto negro que aparece en la dirección de Udine, pues brilla el Sol hacia Occidente en todo su esplendor, y apenas es posible observar lo que ocurre en el cielo friulano (1). Pero el punto negro, surgido a gran altura, se agranda poco a poco; se acerca rápidamente, y ya se encuentra a pocos cientos de metros cuando la gente de los *Albatros* se da cuenta de que se trata de un avión italiano.

Apenas han tenido tiempo los austriacos para cambiar de rumbo, cuando el aparato enemigo, sin disparar poco ni mucho, se precipita contra el grupo, desordenando su formación. Los bombarderos emprenden rutas diferentes. Las ametralladoras de sus torretas posteriores empiezan el repiqueteo, pero su fuego es incierto y desordenado. Baracca, sin perder un instante, se precipita por el estrecho valle del But contra el aparato que más le obsesiona. Se acerca a él lo suficiente. Aprieta el botón de su palanca de mando, y de los treinta disparos que su máquina vomita, colo-

---

(1) La provincia de Friuli corresponde a la zona septentrional de Venecia.

ca dieciocho contra el depósito y el fuselaje. El piloto enemigo pierde el dominio de su aeroplano, y abandonando a sus compañeros de vuelo desciende vertiginosamente contra las rocas que bordean el riachuelo.

A esta segunda victoria de Baracca suceden cuatro más sólo en el mes de diciembre de 1916. El primer *as* de Italia adopta un caballo negro para adornar su fuselaje. Los pilotos enemigos empiezan ya a conocerlo, y no tardan en familiarizarse con él los mismos soldados de las trincheras. Castagnevizze, Ozzano, Merna, Gradisca, Vertoiba, Corada, Plava, Carso, Podgora, Woch, Foistriz, Selo, Zagoria y San Gabriele son los catorce nombres de sus victorias de la primera época del año 1917.

Caporetto lleva al Ejército hacia la orilla del Piave; pero no influye esta retirada en el entusiasmo de Baracca. Cambia, de cuando en cuando, de aparato; pero, siempre, el caballo negro, sigue siendo su enseña. Hasta en el campo, la gente véneta del terreno abandonado sabe que en Sabotino, en Volnich, en Bainsizza, en Clabuzzaro, en Canalazzo, en Portogruaro, en Sacila, en Conegliano, en Falzé di Piave y en Monte Kaberlabe, otros diez austriacos han sido abatidos, sin llegar al fin de 1917.

* * *

Una mañana, acaba apenas de tomar su ducha, cuando suena la señal de alarma: tres *Aviatik* han surgido de repente.

«— ¡A ver, el casco, el *mono*, los anteojos!... ¡Que prueben el motor!... Voy en seguida.»

Se viste de mala manera, y sale corriendo hacia el aparato.

Como una araña, en su tela, busca el centro que le corresponde. Se ciñe el cinturón de cuero. Prueba las palancas de pies y mano; observa cómo responden los diferentes timones y las aletas de alabeo, y, tranquilo ya, se dispone para volar.

«— Listo.

»— Contacto.»

El motorista, al que otros ayudan con los brazos bien tendidos, tira de una pala rápidamente.

Una vez.

Dos veces.

Pero la mañana está fría, y el motor no arranca ni *a la de tres*.

Barracca se impacienta.

«— ¡Purgar los cilindros! ¡Vamos de prisa, que no hay tiempo que perder!»

Una vez. La hélice retrocede, por exceso de compresión.

Otra vez. Un cilindro toma, pero los otros se quedan silenciosos.

Baracca grita:

«— ¿Termináis de una vez, o me largo sin motor?»

Pero un nuevo tironazo produce una explosión, y a ella sigue toda una serie violentísima. Vibra la hélice, torpemente todavía. Y al cabo de unos segundos el régimen del motor se normaliza.

Fuera los calzos; y el aparato se desliza por el campo, ganando a cada instante velocidad. Por el viento y el sonido, se da cuenta el piloto de cómo marcha. Prescinde del tablero en absoluto, y se fía sólo de su oído y experiencia.

Impaciente, tira de la palanca antes de tiempo. Mas como el viento no le ayuda, recae a tierra casi en seguida. Acelera todavía un poco más, y al fin consigue despegar del suelo francamente.

Pasa sobre el pueblo vecino como una flecha. Las casas, que sólo mira para ver la altura que va tomando, le parecen todavía enormes. Por las calles nadie circula. La vida se ha parado, en espera de que Baracca despeje el cielo.

El lo sabe; y, abusando malamente del motor, mantiene a fondo la manecilla de los gases y tira cuanto puede de la palanca.

Ochocientos.

Mil.

Mil doscientos.

Divisa pronto dos *Aviatik*. Pero el tercero no aparece por ninguna parte.

Sobre el rastro de aquéllos acelera, en la esperanza de ir cerrando velozmente. Cede un poco a la palanca, y deja que el avión se eleve poco a poco, aprovechando únicamente el exceso de potencia del motor.

Dos mil metros de altura.

Tres mil.

Tres mil quinientos.

Y, por fin, en la dirección de Oriente, surge un punto negro que flota en el aire tranquilamente. Contra él hay que dirigirse para obtener una victoria. Hay que resignarse a navegar contra el Sol. De camino se ganará altura; y el combate podrá efectuarse en mejores condiciones.

A 5,000 metros se decide. Empuja a fondo con el pie izquierdo, y abate su palanca al mismo lado. El avión responde dócilmente, inclinando su masa hacia la tierra. Torna, luego, a su posición normal, y, vibrando furiosamente, se dirige hacia su presa.

Cuando la alcanza, su altura es francamente superior. La rebasa un poco para dejar el Sol a retaguardia. Da una guiñada rapidísima, y se tira a fondo contra el *Aviatik*. Atento únicamente a la puntería, deja que el motor siga tirando y que el aparato rebase la velocidad que a su propia resistencia corresponde. Las telas, los montantes, los tensores, las aletas, los timones, todo, en una palabra, protesta del tremendo esfuerzo que se le exige. Las vibraciones del fuselaje se sobreponen a las del motor. Pero Baracca sólo ve el *Aviatik*, que por instantes se agranda, y, a pesar de huir, parece que se acerca más y más. Divisa pronto los tripulantes. Ve dos círculos que se suceden sobre el avión; y, en cada uno, un casco que se mueve nerviosamente. Llega a ver, un segundo después, al observador que apunta con su máquina; las balas, de seguro, le pasan cerca; pero ¿quién piensa en el peligro, cuando se está a punto de derribar al enemigo?

Ya es hora. Dispara hasta diez cartuchos. Pero, sin tiempo para más, da un golpe seco a la palanca para no chocar con su adversario. Echa un vistazo a retaguardia; ve que el *Avia-*

tik vuela tranquilo, que hace un círculo muy cerrado, conservando su altura y buscando una posición ventajosa para el combate.

No hay tiempo que perder. ¡Arriba, otra vez! La sombra del contrincante mancha un instante su aparato. Pero al fin consigue colocarse más alto que él, y por segunda vez intenta el famoso descabello.

El *Aviatik* combate en retirada. Hay que picar, por consiguiente, lo preciso nada más. Baracca observa, un instante, que llega tarde; y, en efecto, rebasa la cola del enemigo sin haber conseguido nada. Lo persigue; encabrita el aparato para seguir tirando. Tiene suficiente velocidad para un *looping* definitivo; pero le falta espacio para efectuarlo. Tira contra el vientre del austriaco, sin preocuparse de lo que ha de ocurrir; pero, a causa de la absurda dirección que lleva, los mandos le fallan, su aparato vacila y por fin resbala hacia un costado, quedando del todo desamparado.

Corta los gases. Centra los timones. Y espera, infinitamente paciente, que el avión recobre sus perdidas energías.

El primer resbalamiento rebaja su altura en 500 metros. El aparato, como una hoja arrastrada por el viento, cambia de apoyo, invierte su dirección, gira una vez sobre sí mismo, pero al fin toma la ruta que va a permitir enderezarlo. En ese momento, siente Baracca una masa obscura que se le viene encima: el cielo que se desploma o un bólido inadvertido que pasa por la atmósfera. Dispone del tiempo justo para salirse por la tangente, cuando a su lado columbra el *Aviatik* que se hunde hacia la tierra. Nota en los mandos el efecto del aire desplazado por el avión. Mas, sin pensar siquiera en que ha podido morir aplastado por su propia víctima, cambia el rumbo nuevamente, por si aun es tiempo para alcanzar a los otros dos.

* * *

Sin embargo: «el 19 de junio, una bala perdida, atravesando el depósito del *Spad*, hiere las vísceras del pura-sangre

alado y obliga al invencible a aterrizar. Arde, en el cielo, una masa color grisácea, y, a lo largo de una estela luminosa, cae un avión. Toca tierra violentamente sobre una faja que, paso a paso, se disputan dos Ejércitos, y en medio de unos cadáveres impotentes para extinguir la última llama. En la trinchera se oye el grito desesperado de los infantes: ¡Es Baracca el que ha caído!» (1).

(1) Ugo Fischetti, *L'Asso* (Roma, Ed. I. N. P. A., 1926).

CAPITULO XVIII

Evasión y muerte de Garros

Magdeburgo.

Tercer invierno de prisión.

El frío, más insoportable que en años anteriores, penetra en la estrecha celda por todas partes.

Garros sufre un mes de represión. Oficialmente, por haber sido irrespetuoso con un oficial alemán; pero todo el mundo sabe que la verdadera razón es otra; sus compañeros de cautiverio están convencidos de que algo trama en su cabeza el célebre piloto, y el comandante de la fortaleza presiente que Garros está dispuesto a evadirse.

Su personalidad es demasiado grande para concebir que llegará el último día de la guerra sin que haya intentado lo de tantos otros. Su moral, durante el interminable encierro, se ha sostenido constante, siempre elevado, siempre superior a la de cuantos le rodean. Diariamente, ha hecho una serie de ejercicios físicos para mantener en eficiencia todos y cada uno de los músculos de su cuerpo. Conoce perfectamente la teoría de los suecos para conservar un justo equilibrio entre las diferentes funciones, y participa del parecer de los ingleses que siempre consagran a algún deporte una buena parte de su existencia, convencidos de la influencia que el trabajo muscular ejerce sobre el moral, elevándolo, fortificándolo y asegurándole la resistencia suficiente para vencer en la adversidad y en la desgracia.

Garros está repleto de vida. Observa con extrañeza a los que se abaten. Contempla a los tristes con repulsión. Se revuelve contra las penas, contra el dolor, contra el decaimiento irracional, y quiere a todo trance vivir la existencia que le corresponde. En dos años y medio que lleva de prisión, ha conservado constantemente la misma idea. Luchó con gran firmeza para no caer en manos del enemigo; y, luego, ha seguido luchando para estar en condiciones de evadirse. Está dispuesto a fugarse; y, si Dios no lo impide, se fugará.

Ha observado tranquilamente las intentonas de tantos otros. Ha visto a los impacientes cogidos en el garlito, cuando apenas habían andado unos cuantos pasos hacia la Patria. Ha visto a los previsores descubiertos a contratiempo, y encerrados para siempre con reclusos de peligro. Ha visto a los que han regresado, después de un par de días, ateridos de frío y muertos de cansancio. Ha visto a uno que llegó a Holanda, y perdido, sin brújula, en la noche obscura, volvió a la tierra de donde huía, en la que fué cogido prisionero otra vez. Ha visto a otro dar muerte a un centinela y pagar su intento con la propia vida. Ha visto... ha visto tantas cosas y tanto ha vivido en sus treinta meses de cautiverio, que se siente un hombre capaz de proezas más grandes todavía que las ya realizadas.

El circuito europeo, el *record* de altura, la gran medalla de oro de 1912, el premio del Aero Club de 1913, los 225 kilómetros de Túnez a Marsala, los 800 de Saint Raphaël a Bizerta (1), los triunfos de América, los agasajos de París, etc., se pierden en la noche de los tiempos. Garros, el ídolo de Francia, el hombre indispensable para la defensa aérea de su capital, ya sólo piensa en los pocos meses de guerra en que ha podido participar. Destinado, casi al principio, a la escuadrilla *M. S. 26*, a que tantas veces nos hemos referido, fué el alma de la caza, el alma de los primeros esfuerzos para despejar el aire de aeroplanos enemigos. No dudó, desde un principio,

(1) Fué, ésta, la primera travesía del Mediterráneo efectuada por el aire.

en lanzarse, con un observador provisto de una buena carabina, a perseguir al adversario brutalmente. Intervino en el montaje de las ametralladoras sobre los aviones, y contribuyó con toda su energía y su inteligencia a inventar el dispositivo del tiro a través de la hélice, con el cual efectuó las primeras pruebas y con el que incluso logró abatir algún aparato alemán. Pero un triste día — el 18 de abril de 1915 — cayó en territorio invadido, dejando, a partir de entonces, de luchar por su Patria.

El sol de primavera se había dignado aparecer. Garros, como en días anteriores y como siempre, había levantado el vuelo en busca de enemigos. Había salido, con los otros pilotos de su escuadrilla, a recorrer el cielo en todos sentidos para tirar sobre el primero que en él hallase y abatirlo a ser posible con su ametralladora, cuyo dispositivo le aseguraba una gran superioridad sobre el adversario. Había despegado, en una palabra, para dedicarse a la caza del hombre; caza, que tenía para él un doble aliciente de deporte y de entusiasmo por la Patria; caza, que implicaba una habilidad más grande que la del contrincante y que le proporcionaba toda la grande vanagloria que los romanos conocieron en su inmenso coliseo; caza, que representaba bravura, osadía, hidalguía y dominio sobre su propio ser; caza, que los otros aviadores envidiaban por no estarles tolerada y que el resto de los hombres admiraba por no ser capaces de realizarla; caza, que le cubría de gloria, que acrecentaba su enorme popularidad y que le daba la suprema sensación de la intensidad de vida, por la cual bien merecía la pena de exponerse a una hecatombe.

Garros volaba sobre la región de Sainte-Catherine y de Landelède. Eran las siete de la tarde, aproximadamente. Rebasaba, con su aparato, la línea férrea de Ingelmunster a Courtrai, y se hallaba a gran altura sobre la tierra, cuando, allá, en el fondo, sobre la vía, observó una cinta negra que parecía encajonada entre los rieles y avanzaba rápidamente. Se tiró de cabeza, para llegar a unos 40 metros del suelo. Realizó sobre el tren unos virajes, hasta que, situado en la misma direc-

ción que su objetivo, lo rebasó, lanzando, delante de él, el par de bombas que integraban su constante dotación.

Se elevó después a 500 metros. Pero, apenas alcanzada tal altura, el motor calló, el aparato se inclinó, y Garros tuvo que planear hacia la tierra que ocupaba el enemigo. Acababa, en efecto, de recibir, su radiador, varios balazos disparados desde unas casas no lejanas.

Su primera preocupación, cuando salió del aeroplano, fué la de hacerlo desaparecer. Abrió el depósito de la gasolina, y, apenas inflamada esta última, se lanzó a través del campo en busca de un refugio. Varios soldados lo persiguieron; pero sólo lograron encontrarlo unas horas más tarde, entrada ya la noche, agazapado en el interior de un enorme montón de heno.

Fué llevado a Kustrin. Estuvo, luego, en otras ciudades, en diversos campamentos, en prisiones, en fortalezas, en grandes lugares habilitados para el cautiverio. De una a otra parte fué conducido con columnas de franceses, de rusos, de ingleses y de belgas. La gente los miraba, los contemplaba como seres extraños, como exóticas criaturas inconscientes del deber. Cuando, a lo largo de antiguas fortificaciones, se paseaban tranquilamente, utilizando el ancho foso que bordea la contraescarpa, los chiquillos les gritaban frases duras y guturales que no lograban entender. Vivían, sin dudarlo, la vida de la bestia encarcelada por el hombre para solaz de sus semejantes; la misma vida de los prisioneros de Alemania, allá en la tierra más sagrada, para ellos, del mundo entero; una vida deprimente, degradante, ignominiosa, contra la cual sólo podía lucharse oponiendo en masa la energía estática que se halla siempre acumulada en las grandes almas. Garros, durante esta vida, supo vencer constantemente. Bien es verdad que se mantuvo en correspondencia ininterrumpida con sus antiguos admiradores y que los mismos alemanes lo trataban con un a modo de respeto platónico que facilitó en gran parte su existencia; pero no siempre basta la ayuda de los de fuera para conservar la integridad de un gran carácter. Garros era aficionado a la música, que practicó en prisión asiduamente; era

entusiasta de la lectura, que siempre tuvo ocasión de llevar a cabo, y era — no hace falta decirlo — apasionado furibundo de la aviación, que de continuo pudo estudiar mediante revistas profesionales de todo género. Pero, más alto que las exteriorizaciones de su inmensa vitalidad, reinó siempre, en el alma de Garros, la firme decisión de tornar a Francia para batirse en pleno cielo con gente más digna que los carceleros que lo vigilaban.

* * *

Concluído el período de condena especial, y de regreso Garros al gran edificio en que habitaban la mayor parte de los prisioneros, empezó la labor de preparación de su fuga. Todo el mundo estaba de acuerdo. La evasión del gran piloto era considerada indispensable, y muchos se hallaban incluso convencidos de que Garros, reincorporado a la Aviación de Francia, sería capaz de proporcionar un tal impulso a la guerra aérea que la de tierra apenas tendría razón de ser.

Entre todos los voluntarios que se ofrecieron para acompañar a Garros, fué Marshal el elegido, no tanto por su extraordinaria actividad cuanto por lo bien que hablaba el alemán. Se iba a tratar, en efecto, de una evasión sencilla y corriente; nada de túneles interminables; nada de descolgarse desde los altos ventanales del edificio; nada de recurrir a estratagemas extrañas que tantas veces habían fracasado. Garros y Marshal estaban dispuestos a salir por la puerta principal y, luego, a meterse tranquilamente en el primer tren que pasara por la estación. De todo tenían para la segunda parte: ropa de paisano, planos de la frontera, falsos pasaportes, brújulas, dinero y algunas conservas; pero les faltaba un par de uniformes alemanes para dar los primeros pasos hasta la calle. No es fácil hacerlos; mas, con buena voluntad de todos, el asunto fué poco a poco solucionado. Dos capotes franceses, azul horizonte, fueron recortados, recosidos y transformados lentamente en abrigos alemanes. Para cambiar su color alguien dió la idea de recurrir al permanganato potásico, que, en efec-

to, proporcionó el gris sucio y terroso que se deseaba. Los botones fueron hábilmente recortados con una navaja, estampados con clavos y un martillo, y por último pintados de amarillo con manchas verdes. Los cuellos salieron de los forros de los *monos* de aviación. Las hombreras resultaron de unos galones. Las gorras se hicieron con elementos *ad hoc*, interviniendo oportunamente un especialista en la materia. Alguien prestó su faja para recortar de ella un par de tiras de color granate. Y así pudieron, los grandes protegidos de aquella triste colectividad, vestirse de oficiales alemanes.

Las rondas se llevaban a cabo sistemáticamente cada dos horas. Esto facilitaba el trabajo, y una severa vigilancia, establecida mediante turnos que el más antiguo nombraba, aseguró la posibilidad de terminarlo. Cada cual conocía un hueco, nunca registrado por los guardianes, donde le era posible esconder lo que entre manos tuviera. En cuanto daba el vigilante la señal, todo desaparecía rápidamente, y, con cuidado, sin rumores y sin carreras, salían a relucir los acostumbrados libros, las revistas o las maletas reglamentarias repletas hasta los topes de las cosas más inservibles para evadirse.

Todo el mundo colaboró intensamente. Dos oficiales se ofrecieron para responder «presente» a las respectivas llamadas. Fué estudiada la manera de simular durante la noche los cuerpos dormidos, y fué nombrado un sustituto de Garros para los dos primeros días. Los alemanes estaban orgullosos de tenerlo prisionero y redoblaban sobre él la vigilancia. Los centinelas lo conocían; los guardianes lo observaban constantemente, y los oficiales estudiaban todos sus gestos de cada día. Había, pues, que preparar con calma la transfiguración del hombre que a todos interesaba. El reemplazante se acostumbró a los gestos, a la manera de andar y a la forma de vestirse de Garros; y éste, al propio tiempo, tomó la costumbre, durante los últimos días de su cautiverio, de llevar el cuello siempre subido, de ocultarse lo más posible y de amoldarse a los modales del que lo iba a sustituir. Los dos hombres se compenetraron mutua-

mente, y lograron realizar la más perfecta transfiguración posible.

Todo, en una palabra, se hallaba dispuesto. Sólo faltaba fijar la fecha de la fuga. Para ello, era Garros quien tenía la palabra. Y Garros, el día 15 de febrero de 1918, anunció que se marcharía después de pasada la lista de las 4 de la tarde.

* * *

Llegada la hora, Garros se afeita la cabeza, se coloca unos lentes de cristal sencillos y se endosa los efectos que tiene preparados. Pasa a la habitación de Marshal, y juntos, sin despedidas, sin comentarios, sin un gesto de emoción, abren la puerta y se lanzan, pasillo adelante, hacia la salida del gran cuartel.

Desdeñosamente, responden al saludo del centinela. Atraviesan, después, el patio, alejándose cuanto pueden de las pocas luces que lo iluminan. Van tranquilos, silenciosos; Marshal en cabeza para contestar a las preguntas, y Garros a retaguardia con el cuello bien subido y la gorra de plato encasquetada hasta las orejas. Llegan a la verja de salida sin que nadie pueda darse cuenta del ritmo violentísimo a que laten los corazones de los que intentan evadirse. Basta una seña al vigilante para que éste descorra la pesada barra, dé a la llave un par de vueltas y empuje media puerta un poco. Marshal, refunfuñando, traspasa el umbral de la salida; Garros le sigue cauteloso, y, ya en la acera de la calle, caminan, al lado uno del otro, haciendo esfuerzos gigantescos para no acelerar el paso. A 100 metros de distancia se despojan del capote, de la gorra y de las polainas, y, vestidos con los viejos trajes que durante dos largos años habían esperado la ocasión suprema, se dieron un furtivo apretón de manos para animarse mutuamente, inspirarse calma y desearse la enorme suerte que a todo trance necesitaban.

* * *

Viajaron en una tercera de las antiguas, haciéndose pasar por representantes de una casa industrial de las proximidades de Zurich, en Suiza, que marchaban a diferentes lugares de Alemania para instalar motores. De este modo, nada tenía de particular que Garros hablara solamente francés ni que el acento de Marshal fuese ligeramente occidental.

Las horas transcurridas entre Magdeburgo y Brunswick fueron horas nocturnas, tranquilas, durante las cuales era relativamente fácil pasar inadvertido. La gente de campo, que subía y bajaba en las diferentes estaciones, hacía trayectos cortos. Iban a los mercados o a visitar a un pariente herido; volvían a sus casas con las pocas ganancias que habían conseguido, y, contentos de aprovechar un par de horas para dormir, hablaban poco y apagaban constantemente todas las luces.

En Brunswick, donde hubieron de esperar algunas horas, y en Colonia, donde tampoco enlazaron bien los trenes, sufrieron infinitas peripecias. Estuvieron expuestos varias veces a ser cogidos, pero Marshal encontraba siempre la frase oportuna para salir airoso de cada trance. Sin tarjetas de alimentación para las comidas, hubieron de prescindir de restaurantes y contentarse con lo preciso para no morir de hambre. Recurrían a los puestos volantes de las diferentes estaciones, procurando abastecerse de productos para los cuales no se exigía documentación alguna. A cada rato les parecía que alguien los perseguía. Huían de todo el mundo. Las calles bulliciosas les inspiraban recelo; los lugares solitarios, un pánico cruel. Las horas se les hacían interminables; las esperas, insufribles, y la angustia en que vivían, insoportable. Para calmar los nervios, no quedaba más recurso que el de moverse, subir y bajar, recorrer todas las calles, dar la vuelta a cada manzana, abordar los alrededores y volver nuevamente al centro de la ciudad. Y todo esto, lógicamente, aportó un terrible cansancio, a causa de la falta absoluta de entrenamiento para la marcha en que sus músculos respectivos se encontraban.

Pero al fin llega la hora de partir. Toman billetes de segunda, temerosos sin duda de que sus trajes sin usar inspiren



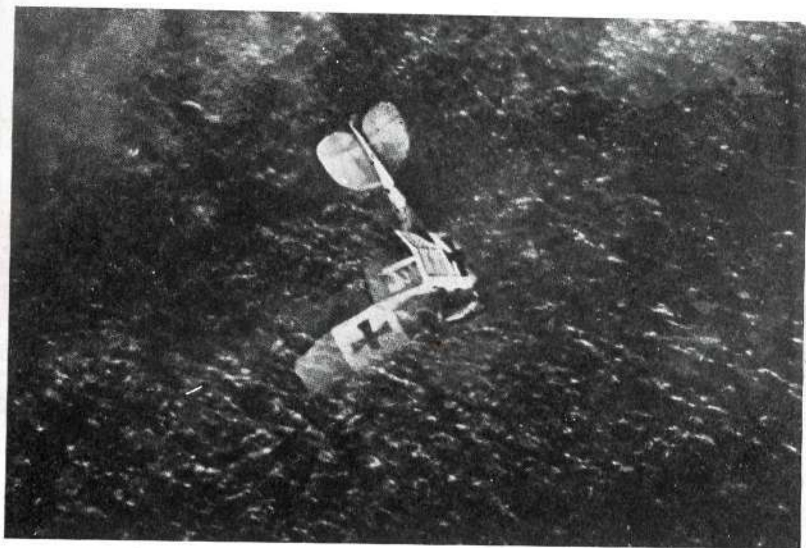
85 - 86. — Abril 1915. Una víctima de Garros; en el ángulo, aparece la fotografía del gran piloto disponiéndose para volar.



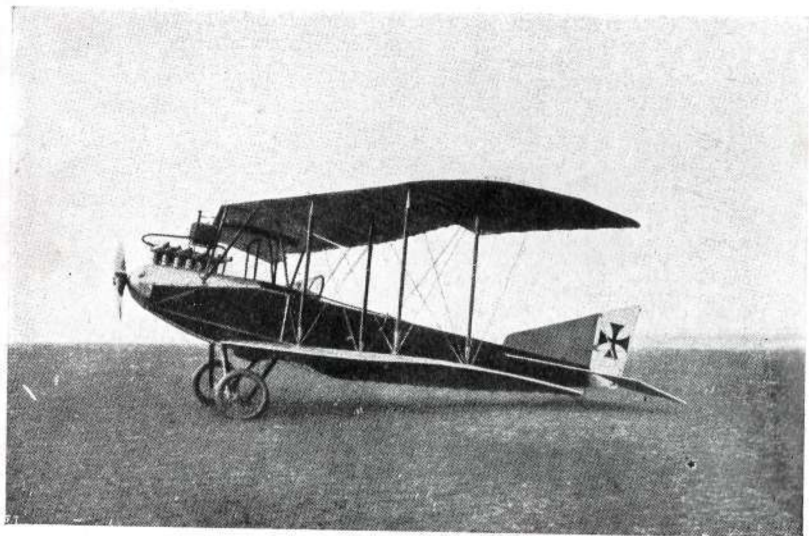
87. — Albert Ball, el «as» de la aviación inglesa
(Foto. Illustration)



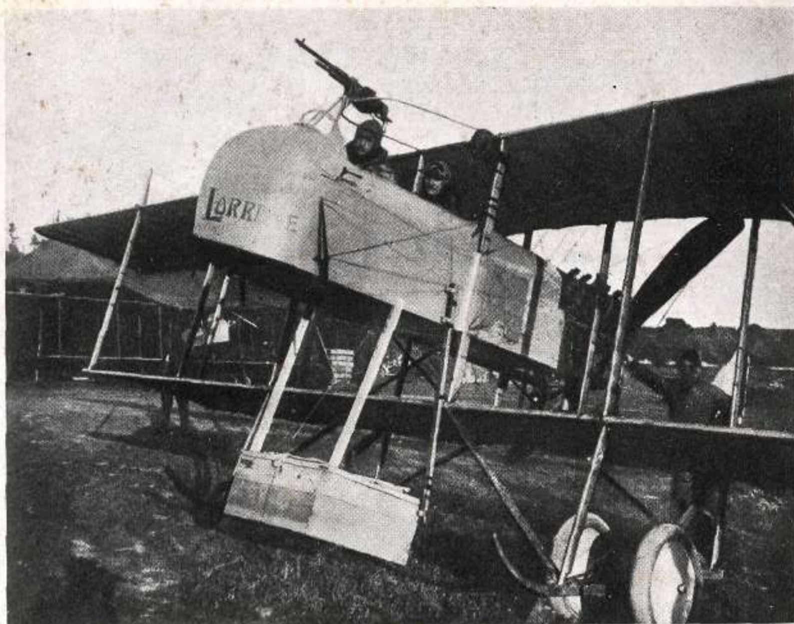
88. — El capitán Boelke, una de las figuras más distinguidas de la aviación alemana.
(Foto. E. N. A.)



89. — Junio 1916. El vencido yace en tierra.
(Foto. C. N.)



90. — Aparato austriaco, tipo Albatros
(Foto. Aercnáutica Italiana)



91. — Diciembre 1915. Los aviadores se acuerdan siempre de los que faltan. Aparece en esta fotografía, una caja repleta de flores, dispuesta para ser abierta en pleno cielo, sobre el lugar en que cayó el compañero. *(Foto. T. I. W.)*



92. — Los restos de un aparato derribado. *(Foto. Aeronáutica Italiana)*

ciertas sospechas en tercera. En el primer compartimiento donde entran están instalados un par de oficiales. Retroceden. Se arrepienten después de su movimiento. Saludan. Vuelven a irse, y por fin se sientan en la otra punta del vagón vacío.

Van hacia Aquisgrán, camino de Holanda, dispuestos a luchar por la frontera. Todo, hasta el presente, ha ido bien. Pero hasta tanto que esté dado el último paso nada hay todavía seguro. Imposible saber lo que ha ocurrido en la prisión, si su fuga ha sido denunciada, si los agentes han sido lanzados en pos de ellos, si los puestos fronterizos han sido prevenidos, y, en una palabra, si el peligro es inminente o no. En estas condiciones, hay que estar constantemente sobre aviso. La tensión de nervios continúa, y el menor incidente puede echarlo todo a rodar.

El tren se llena rápidamente. Parte. La conversación empieza, y Garros se apresura a hacerse el dormido para no tener que intervenir. Pasa más de una hora. Marshal charla por los codos. Ha tomado confianza con la gente del rincón, que se interesa por sus motores. Tienen un molino, allá en el pueblo, en el que quisieran hacer algunas variaciones, modificar el conjunto de la instalación; las transmisiones se desgastan demasiado de prisa; la dínamo rinde poco; etc. Pero en esto, la vieja que está a su lado hace un comentario con otra viajera de más allá: «Ya estamos como siempre — le dice aquélla a la segunda — con el pasillo lleno de agentes. Quieren, por lo visto, trincar a alguno». Marshal lo oye. Se levanta. Hace una seña a su compañero, que siempre parpadea del izquierdo. Baja la ventanilla. Ve que el tren no corre demasiado. Abre la portezuela, y se lanza a la vía seguido de Garros.

Felizmente, hay un bosque cercano en el que logran ocultarse. Corren como locos para alejarse lo más posible. Y, al fin, cerca de un pueblo, se detienen, jadeantes, para estudiar su mapa, orientarse y discutir un poco la tontería que acababan de cometer.

Están a 15 kilómetros de la frontera. Descansan un rato, y, entrada la noche, se ponen en marcha. Huyen de los cami-

nos. Pasan los ríos por donde pueden. Se alejan de las casas, de los pueblos, de las aglomeraciones de cualquier clase. Y a cada rato se toman un descanso para rectificar la dirección y prevenirse contra todo error.

En cierta ocasión, con su mapa extendido sobre la hierba y la lámpara eléctrica de bolsillo encendida, oyeron un silbido; apagaron; recogieron de mala manera los papeles, y buscaron rápidamente un nuevo escondrijo. Otra vez, se encontraron de manos a boca con un individuo de aspecto extraño, gorra de plato, chaqueta corriente, pantalones bombachos y una carabina a la espalda; le pareció a Marshal que hacía el gesto de alzar una solapa para enseñar la consabido placa que nadie es capaz de reconocer, y protestando del sinnúmero de veces que había tenido en pocas horas que enseñar sus papeles, sacó los pasaportes, con aire despectivo y como enojado. El individuo les interrogó; Marshal se explicó como pudo, diciendo que iban a pie por economía, que se encaminaban hacia tal pueblo para comprar ganado y regresarían en cuanto hallaran lo necesario; estaba nervioso; se expresó rápidamente, y un instante estuvieron ambos preparados para abalanzarse sobre su indeseable interlocutor y liquidarle sus cuentas sobre el propio terreno en que la escena tenía lugar.

Cuanto más se acercaban a la frontera, más difícil iba siendo la situación. Los encuentros menudeaban. Las conversaciones eran cada vez más arriesgadas. Se hacía más difícil aprovisionarse. Y los estómagos empezaban a protestar.

La segunda noche tropezaron con alambradas. Alambradas sencillas, por debajo de las cuales era posible arrastrarse, y alambradas eléctricas que daban la alarma al cuerpo de guardia correspondiente. Dos veces estuvieron a punto de ser cogidos. Dos veces oyeron los disparos de un fusil, y otras tantas observaron los fogonazos azulados que surgían de su boca. Corrieron; se agazaparon; volvieron a levantarse, y una hora más tarde consiguieron finalmente arrojarse al agua del último riachuelo de Alemania.

Al otro lado, transidos, extenuados, sin fuerzas para hablar, se abrazaron como hermanos que se encuentran después de una larga separación.

* * *

Las etapas siguientes fueron brevísimas.

¡Rotterdam!

¡Travesía a Inglaterra!

¡El canal de la Mancha! para regresar a Francia.

¡París! para ver a su gente y contemplar, después de tres largos años, el Arco de Triunfo, los Campos Elíseos, la plaza de la Concordia y los Bulevares; y

¡Villacoublay! para ver aviones, charlar con aviadores, oír, discutir, aprender y, en fin, volar. ¡Volar!... Santa palabra, tantas veces pronunciada en el destierro y otras tantas recordada como un sueño o una quimera irrealizable; palabra plena de esperanzas, de ilusiones y hasta de vida, pues por volar, solamente. valía la pena de arriesgar la propia, como acababa de hacerlo Garros, huyendo de su prisión, y como de nuevo iba a ensayarlo lanzándose al duelo en las alturas.

¡Volar!... Iba a poder, finalmente, realizar su deseo. Apenas desembarcado de su automóvil, oyó los primeros motores que roncaban furiosamente. Vió a lo lejos una primera línea de aparatos preparados y de cuando en cuando un avión que se destacaba de la larga hilera, que aceleraba su motor, rodaba sobre la tierra, alzaba su cola ligeramente, tomaba mayor velocidad y, al fin, se destacaba del suelo para subir a gran altura con medio ángulo recto de inclinación. Aquello era vida. El corazón se le ensanchaba, y los pulmones parecían dilatársele. Se sentía feliz, en aquel ambiente de alegría y de grandiosidad.

Los pilotos, chiquillos de veinte años, que aun no habían salido para el frente, iban y venían sosegadamente. Subían a sus respectivos aparatos. Ponían en marcha sus terribles bólidos como niños que dan cuerda a un automóvil de juguete, y con ellos se elevaban hacia las nubes.

Garros quería volar. Pero todo aquello era nuevo para él. Motores de 300 caballos de fuerza. ¿Cómo entenderse con tales monstruos, él, que no había pasado de los 80?

¡Volar! Mas ¿cómo hacer para volar? ¿Un *Morane*? ¿Quién encontraba ya eso por el mundo? El *Spad* era dueño y señor de la situación. Pero el *Spad* no podía manejarse sin aprender, sin tomar lecciones de pilotaje, sin empezar por el principio de la nueva ciencia. Y Garros pasó la gran vergüenza de ver, del fondo de uno de los hangares laterales, que surgía un viejo *Morane-Saulnier*, de poca fuerza y de escaso rendimiento, con el que hubo de contentarse aquella tarde para volar.

Tardó bastante en despegar. Dió una vuelta a 300 metros. Y torpemente se tiró a tierra poco después.

Su alegría se disipó instantáneamente. Quedóse un rato contemplando a los pilotos de veinte años que con tanta facilidad evolucionaban sobre él. Uno de ellos, allá en lo alto, ensayaba una barrena prodigiosa. Cuando lo estaba admirando, una patrulla de cinco aviones pasó rapidísima cerca de él; iba perfectamente formada, como Garros nunca creyó que fuera posible ir formado por el aire. Dos aviones tomaron tierra, sobre 50 metros de fondo, quedándose parados a la puerta de su hangar. ¡Qué transformaciones! ¡Cuánta maravilla! Parecía que la gente se burlaba de él. Creyó un instante que todo aquello estaba hecho a su intención, para decirle que no servía, para convencerle de que se fuera, para obligarle a prescindir de la Aviación.

¿Y para eso se había fugado?

¿Qué hacer? ¿Cómo alcanzar a esta nueva generación? ¿Cómo llegar, un día, a dominarlos, a mandarlos, a tenerlos bajo su férula a estos pilotos formidables de veinte años?

Había que empezar de nuevo. Y el mismo empeño que, allá en el cautiverio, había puesto para tornar a Francia, sabría también ponerlo para estar más tarde en condiciones de tomar parte en la nueva guerra aérea. Empezaría por rodar. Se elevaría después a 500 metros. Se acostumbraría a las grandes al-

titudes del combate moderno, que él desconocía por completo. Reaprendería la acrobacia. Le enseñarían a disparar. Y, por último, regresaría a su antigua escuadrilla, para medirse con los Fonck, con los Hertaux y con todos los «ases» de la aviación de Francia.

* * *

Y así fué.

A pesar de la insistencia de los amigos, a pesar de las órdenes de la superioridad, Garros logró desasirse de las garras de la industria aeronáutica, a la que había sido oficialmente destinado, e ir al centro modelo de Cazaux, en las Landas, cerca del Atlántico, para aprender a batirse con los nuevos aparatos.

Allí pasó bastante tiempo: el necesario para compensar el desastroso efecto de los tres años de prisión. Allí luchó por ir de prisa. La guerra, a ratos, amenazaba con su fin, y Garros no iba a llegar a tiempo para batirse. Esta idea le obsesionaba. Quería aprender más rápidamente que los demás. Se precipitaba, y de nuevo tenía que empezar.

En su encierro de Cazaux, sufrió, día tras día, la ofensiva interminable del mes de marzo. Las noticias le producían en los nervios el efecto de tremendos latigazos. Los ataques que rompieron las defensas del Este de Saint-Quentin; la intervención del generalísimo Foch para poner de acuerdo a los Altos Mandos de Inglaterra y Francia; el nuevo avance de Montdidier; la terrible brecha de 60 kilómetros de anchura que llegó un instante a originar una grande alarma, y, en fin, la batalla del 31 de marzo, con la cual se logró contener el avance de los alemanes, causaron en el ánimo de Garros una depresión que ni aun en pleno cautiverio había llegado a conocer.

A Cazaux, igualmente, le llegaron las noticias posteriores: las de los ataques de abril y mayo, las de la contraofensiva aérea, las de la intervención directa de los grandes núcleos de aviones en las operaciones de tierra, las de los nuevos aparatos abatidos por su antiguo grupo y las de los primeros pasos de la gran victoria que iba a conducir al término de la guerra.

¿Llegaría a tiempo?

Su indignación no tenía límites.

Volvieron a ofrecerle el puesto industrial. Le dijeron que era necesario en dicho puesto; que podría en él ser más útil a su patria que en una escuadrilla del frente; que pilotos buenos los había ya a centenares, al tiempo que faltaba gente técnica en las fábricas de aviones. Pero sólo consiguieron con todo esto, los que tanto azuzaban, que Garros acelerara más y más, y, recurriendo poco menos que a otra fuga, se presentara, en Hétomesnil, el día 20 de agosto de 1918, a la plana mayor del 12.° grupo de combate (más conocido como grupo de las Cigüeñas), para incorporarse a la 26.ª escuadrilla, a la que en tiempos había ya pertenecido.

El 12.° grupo de combate había sido el famoso grupo de Brocard, al que pertenecieran Guynemer y tantos otros. Se hallaba a la sazón a las órdenes de Fonck, que había logrado conquistar el puesto supremo de la aviación, pasando de las diez victorias que ostentaba un año antes a cerca de sesenta con que terminó la guerra.

Cuando Garros se presentó, contaban las Cigüeñas con 30 muertos y 26 desaparecidos, con 347 aviones abatidos oficialmente comprobados, y 305 más sin comprobar.

* * *

En la escuadrilla, tardaron algún tiempo en dejar que Garros interviniera. Fonck estaba fuera. Había ido a París a hacerse cargo de aparatos nuevos, y le daban como excusa dicha ausencia. Era cuestión de pocos días. El comandante del grupo no podía ya tardar, y en cuanto llegara, le ordenaría de seguro una misión.

A fines de agosto, pasa el 12.° G. C. a Nancy. Pero hasta el 15 de septiembre no logra Garros participar en un combate.

Ese día tomó parte, con otros tres aparatos, en un servicio de patrulla dirigido hacia Verdún. Pero él mismo, en diferentes cartas, confiesa que no se siente completamente a punto.

Se queja de la falta de visibilidad del *Spad*. Dice que la táctica es demasiado nueva; que a gran altura se observa mal. Le parece volar en una especie de neblina. Un instante quiere incluso volver a tierra. La vista le traiciona. Los ojos se le llenan de lágrimas. Y espera que todo se acabe sin que surja enemigo alguno.

El jefe de la patrulla pica precipitadamente. Los otros describen curvas rápidas. Alguno tira diversas ráfagas. Pero Garros no consigue darse cuenta de lo que pasa. Pierde de vista, un momento, a sus compañeros. Y por fin regresa entristecido y preocupado sin saber si es su vista que declina o si se trata sencillamente de una cuestión de parabrisas defectuoso.

Nuevas patrullas suceden a la anterior.

Garros, poco a poco, empieza a sentirse hombre.

El 2 de octubre, por la mañana, cuando ya la ofensiva se extiende a todos los frentes de los aliados, desde el mar del Norte hasta Macedonia, hace una salida de hora y media con el capitán de Sevin. A 4,000 metros de altura se tropiezan con seis *Fokker*, que, siguiendo la táctica habitual, se colocan en círculo y esperan. Prescinden de ellos. Continúan hacia una serie de explosiones que aparecen a cierta distancia, por si hubiese por allí algo interesante; pero nada encuentran. Al regresar, otra vez surgen los *Fokker*, que de nuevo se disponen en círculo, excepto el jefe, que queda más en alto para dar la estocada al primero que intervenga.

Garros observa la maniobra, y asciende lo más que puede para dirigirse contra el de arriba. Este se aparta, y entonces es Garros quien queda en condiciones de combatir a los de abajo. Así lo hace. Dispara un par de ráfagas. Abate a uno de los aparatos, y luego, como puede, se zafa del ataque de los restantes.

Es la primera victoria de Garros. Ya está seguro de sí mismo. Ya se siente capaz de alcanzar a los otros ases. Es sólo una cuestión de tiempo. Hace falta únicamente que dure la guerra unos cuantos meses más.

El día 4 tiene lugar otro vuelo interesante: un reconoci-

miento sobre las líneas enemigas llevado a cabo sin resistencia y en el que todo marcha perfectamente. Garros sigue satisfecho. Reina tranquilidad a su alrededor. La cena de aquella noche transcurre alegremente. Se habla durante ella de los millares de prisioneros caídos en poder de Francia; se discute sobre los centenares de cañones que han sido cogidos al enemigo. A la victoria de Château-Thierry ha sucedido la de Picardía. Montdidier y Noyon han vuelto a manos de los franceses. De resultas de ello la amenaza sobre París ha desaparecido, y las comunicaciones transversales entre los diferentes Ejércitos aliados han quedado completamente restablecidas. Es seguro, por consiguiente, que se trata de un avance decisivo. El final de la guerra no puede hallarse lejos. Y a medida que esta idea va apoderándose del ánimo de la masa, cada uno piensa menos en la muerte y renace lentamente a la existencia.

Sin embargo, aquella cena tan alegre y optimista era la última a que Garros asistiría.

El día 5 se sabe que el enemigo abunda, resuelto, por lo visto, a realizar un último esfuerzo. El capitán de Sevin decide organizar una patrulla de seis aviones, y nombra para formarla a sus mejores pilotos. La escuadrilla, casi completa, se pone en marcha a las seis y media, y asciende rápidamente.

En el horizonte se divisan siete *cazas*, y, hacia ellos, tomando siempre más altura, se dirige francamente la patrulla.

Mas, de repente, cuatro de los aparatos de Sevin se tiran hacia tierra bruscamente. Han visto un avión alemán de reconocimiento que se aventura, solitario, sobre las líneas francesas. En la primitiva dirección continúan únicamente Garros y el capitán. Se acercan el uno al otro. Garros espera una orden. De Sevin quiere, en cambio, el asentimiento de Garros. Y entre tanto siguen ambos tomando altura y acercándose al enemigo.

El combate, por una vez, tiene todo el aspecto de una trágica revuelta. Dos aparatos contra seis; pero es tan escaso el espacio en que se mueven, que a veces los mismos *Fokker* disparan sin ver a dónde. Los virajes son cada vez más cerrados.

Los aparatos se persiguen realizando una serie de *loopings* sucesivos. El espectáculo, desde fuera, toma unas proporciones nunca vistas. La batalla aérea llega, por una vez, a su apogeo. Garros, antes de morir, ha conseguido vivir lo más grandioso que la guerra ofrece.

De pronto, uno de los *Fokker* se tira en barrena. Garros, con su aparato, lo persigue. Mas contra él se lanzan en seguida los otros cinco de la escuadrilla enemiga.

De Sevin vacila un instante. De un pleno combate ha pasado a la soledad más absoluta. Pica, igualmente, para ir en pos del compañero, y otra vez, en otro plano, empieza la lucha de los titanes. El contacto se rompe cuatro veces, y otras tantas se restablece, hasta que, exhaustos y desorientados, sin haber conseguido una victoria, los *Fokker* se retiran hacia el fondo y los franceses declinan otro encuentro.

Garros y el capitán se posan suavemente sobre tierra. Descansan un rato. Rellenan sus depósitos. Y a las 10 h. 30 m. vuelven a partir hacia el campo de batalla.

Toman la dirección de Vouziers.

Esta vez, ya no se trata de una patrulla enemiga, sino de tres o cuatro que simultáneamente aparecen por diferentes lados. De Sevin y su compañero vuelan sobre el frente adversario. Debajo de ellos pasan, en triángulo, tres aparatos alemanes. Garros se tira sobre ellos. El capitán observa, dispuesto a intervenir a tiempo. Pero, a su espalda. siente de pronto un repiqueteo. Se trata de otra patrulla que se descuelga de las nubes. Desorientado, recurre a la acrobacia; dispara sus cartuchos; inicia un medio *looping* que concluye en barrena; encabrita; se tira a un flanco, y al fin logra zafarse del adversario inoportuno.

Marcha, entonces, en busca de Garros. Recorre diferentes veces la zona en que aquél picara a fondo. Pero... Garros no aparece.

Garros ha desaparecido...

Ha muerto sin sospechar que falta un solo mes para la firma del armisticio.

* * *

Garros, en su testamento, suplicaba que, de morir sobre el campo de batalla, se le enterrase en el lugar en que cayera. Rogaba, igualmente, que no hubiese flores, ni coronas, y que se prescindiese sobre todo de discursos. «Que nadie asista a mi funeral — eran sus últimas palabras — y bien saben mis amigos que la inobservancia de mis deseos será la más triste infidelidad que pueda nadie, a mi memoria, cometer.»

Cuando Fonck, jefe de su grupo, hubo leído este sencillo testamento, no teniendo otra manera de honrar al gran piloto. pidió su aparato, que hizo poner en condiciones de volar lo más posible. Se elevó pausadamente, y en la sola tarde del mismo 5 de octubre derribó, uno tras otro, a la memoria de Garros, tres aviones alemanes de combate.

CAPITULO XIX

El caso trágico de Salomone

Oreste Salomone fué uno de los primeros aviadores del Ejército italiano. Nacido en Capua, cerca de Nápoles, el día 20 de septiembre del año 1889, aprendió, con la tercera promoción de pilotos militares, a conducir un aeroplano. Entró en guerra desde un principio, formando parte de una de las pocas escuadrillas *Farman* a la sazón organizadas, y obtuvo, a consecuencia del trágico suceso que ahora relataremos, la primera Medalla de Oro — equivalente a nuestra Laureada de San Fernando — que la aeronáutica de Italia concediera a su gente.

El 18 de febrero de 1916, despegó, con otros cuatro *Caproni* que acababan de ser entregados a su escuadrilla, para participar en el bombardeo de Lubiana, uno de los primeros de carácter colectivo que se hubieron de organizar.

El frente, en aquella época, se extendía a lo largo del Isonzo, y Lubiana, entonces perteneciente al Imperio Austro-Húngaro, era un centro de aprovisionamiento muy importante de su Ejército.

El viaje de ida tuvo lugar sin novedad. Fué preciso navegar a cierta altura, a causa del creciente número de ametralladores que el enemigo iba poniendo en condiciones de disparar contra aviones. El frente, además, era escabroso, y su retaguardia estaba jalonada de infinitas cimas de cierta importancia.

Descargadas todas las bombas disponibles sobre el objetivo,

uno de los motores del aparato de Salomone empezó a ratear, cansado, sin duda, del extraordinario número de revoluciones exigido para ganar altura durante las pasadas sucesivas. De resultas, el 478 — pues tal era el número que a nuestro *Caproni* correspondía — perdió su puesto en la formación, y luego fué distanciándose del grupo a que pertenecía.

Aislado ya, lo atacan, sobre la selva de Ternova, dos *cazas* de los austriacos. Las ametralladoras de Salomone funcionan bien; pero la mayor movilidad de los aparatos enemigos les permite colocarse en posición ventajosa y obtener de su propio tiro un rendimiento mayor.

Frente a él se divisa una nube aislada, una masa algodonosa que parece impenetrable. Se acerca a ella, pensando en un refugio, siquiera breve, contra la muerte. Un instante, intenta cambiar de rumbo, pero ya es tarde: la nube se le echa encima más de prisa de lo que quisiera. Al entrar en ella, sufren, los tres tripulantes del *Caproni*, una serie de sacudidas, sin duda originadas por corrientes verticales. Dentro, la angustia es inexplicable. El indicador de velocidad responde siempre bien, pero es inútil corregir los alabeos porque nadie se da cuenta de la inclinación del aparato. Pasa por la mente del piloto la idea de un gran resbalamiento. Le asalta, incluso, la terrible impresión de chocar con otro avión. Quiere salir. Quiere huir de la masa incolora de partículas de agua en suspensión. Quiere ver la luz del día en toda su radiante hermosura. Mas ¿cómo conseguir este deseo tan vehemente? Apenas se da cuenta de sus sensaciones; apenas tiene tiempo de picar un poco para asegurar el equilibrio, aun a costa de una mayor velocidad, cuando ya el resplandor hiere sus órbitas y un horizonte iluminado por el Sol reaparece ante él.

Echa hacia atrás un vistazo. Sólo queda, de la imponente masa oscura, una nubecilla más pequeña que el aparato. Se repone un tanto de la emoción intensa. Busca el río, que ya no debe estar muy lejos. Y empieza casi a olvidarse de los aviones enemigos, cuando otra vez se le colocan a distancia buena para abatirlo. Recurre a un violento viraje, a picar lo más que

puede; pero los austriacos imperturbables se le sitúan en la estela y disparan nuevamente sus cartuchos.

Aun falta mucho rato para llegar. El Isonzo no aparece. Una nueva línea de alturas lo desenfila todavía de los angustiados tripulantes. Una sola ametralladora se halla en condiciones de disparar. La otra está atrancada, con una vaina dentro que no hay manera de extraer. El *caza* más peligroso, el que se ha situado detrás del gran *Caproni* y a una altura ligeramente inferior, está, pues, libre de todo peligro y opera con completa tranquilidad.

¿Qué hacer para librarse de él?

Los movimientos del *Caproni* son tan lentos, tan tardíos; su mole entera es tan torpe, tan pesadota, que su piloto apenas consigue, con violentos tirones de palanca, librarse de la acción del enemigo. Se expone, en cambio, abusando de las vibraciones de las alas y del fuselaje, a romper algún tensor interesante. Lo mejor, por consiguiente, dentro de la trágica situación, es forzar... forzar... y forzar, siempre derecho, en línea recta, descendiendo incluso un poco para ganar velocidad, y confiar en el Isonzo que no puede tardar en presentarse. Hay que resignarse a ofrecer a los *Albatros* un blanco segurísimo para su tiro.

El observador del *Caproni* cae muerto. Salomone se da cuenta instantáneamente del hecho, pero nada puede hacer si no es acelerar, y acelerar cada vez más.

Poco después, el segundo piloto recibe tres balazos en la espalda. Los austriacos, que se dan cuenta de la tragedia, suspenden su fuego un momento, y hacen señales al único tripulante que queda para que aterrice. El ve las señales tentadoras, que representan toda una vida que el enemigo le ofrece, pero, desdeñoso e imperturbable, continúa su camino.

El tiro empieza otra vez. El motor de los *ratés* está parado. Una bala hiere en la frente al piloto, y la sangre abundante que mana de la herida le impide ver para conducir. Con la mano y con la manga la desvía, como puede; pero sólo consi-

gue darse cuenta de las explosiones que lo circundan y que lo libran de los *cazas* enemigos.

Aterriza, poco después, de mala manera, en el campo de Gonars; y en él entrega a sus compañeros la gloriosa carga que trae.

* * *

Salomone conservó siempre de aquel vuelo trágico una indeleble impresión de angustia. No angustia de cobardía ni de terror, sino angustia de la existencia. El segundo piloto de su *Caproni*, que apoyado en él murió, derramando su sangre sobre el compañero de vuelo, era un amigo de otros años más tranquilos; pero Salomone, puesta toda su atención en la dirección del aparato, jamás consiguió, durante el vuelo, darse exacta cuenta de lo que a bordo sucedía.

«Cuando yo regresaba, aquel día — refiere, más tarde, el gran piloto — tenía la seguridad de que mi compañero había muerto. Pero no experimentaba dolor alguno, y, además, me daba perfecta cuenta de no experimentarlo. Me decía: no tengo corazón; él está aquí, muerto, no hablará más; estoy cubierto de su propia sangre, y no soy capaz de sufrir. Más tarde, cuando aterricé, contemplé el cadáver, y me quedé impasible... Pero, luego... ¡Ah, luego!...»

Y luego, en efecto, fué terrible la odisea. Cuando se le hablaba del porvenir, parecía no comprender. Se envolvía en una extraña impasibilidad, como si la muerte se hallara siempre con él. Murió, en efecto, en un aterrizaje violento, antes de que la paz volviera a reinar sobre Europa.

EPÍLOGO

¡Si empezase hoy otra gran guerra!

Aeronaves que se emplearían. — Substancias agresivas que aquéllas transportarían.—Procedimientos de combate a los cuales se recurriría.



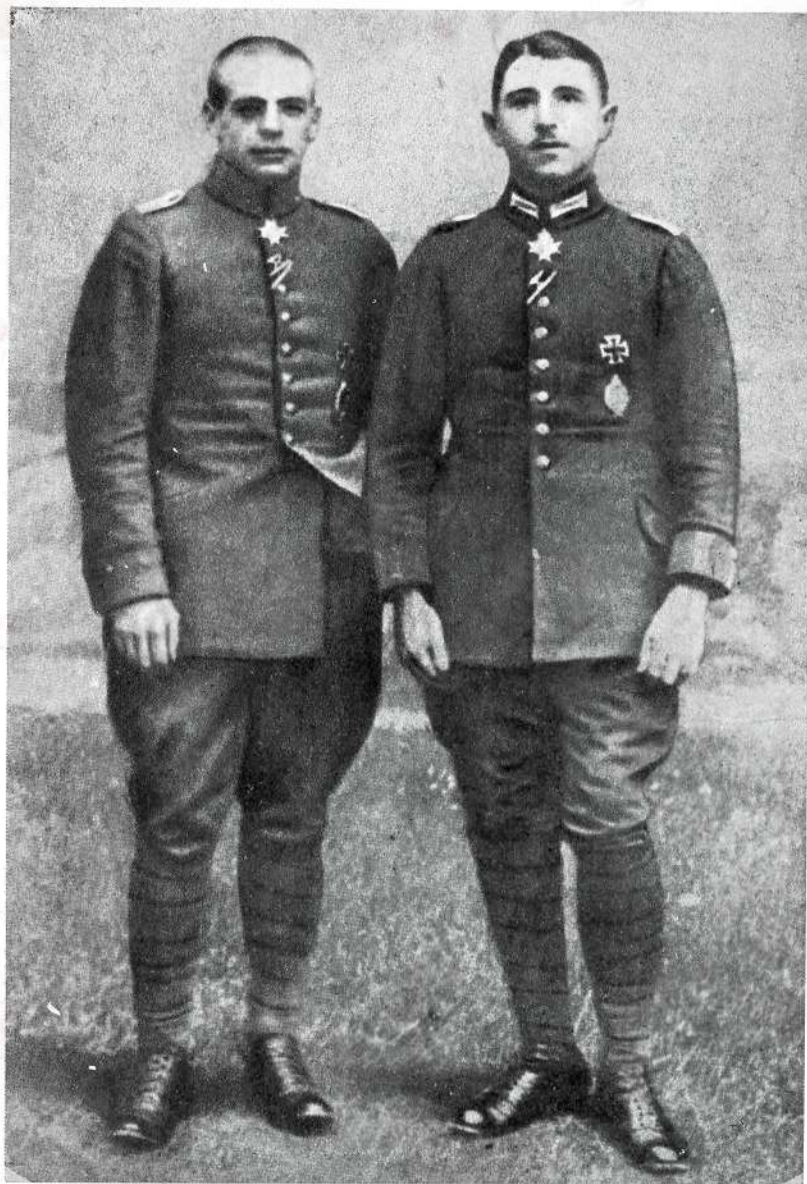
93. — El teniente Madón, que se hizo célebre en la aviación francesa.
(Foto. Illustrations Bureau)



94. — Francesco Barraca, «as» de la aviación de Italia.



95. — Septiembre 1917. Guynemer, en la época del «Vieux Charles».
(Foto. Illustration)



96. — Junio 1916. Boelcke e Immelmann, primeras grandes figuras de la aviación de caza alemana.
(Foto. T. I. W.)



97. — William L. Robinson, incansable competidor del piloto Ball.
(*Foto. L. N. A.*)



98. — John E. R. Young, de la aviación británica, que luchó en cierta ocasión con 22 aviones enemigos,
(*Foto, Illustrations Bureau*)

En la actualidad se discute enormemente acerca del peligro aéreo en la guerra futura. Hablan, los grandes cultivadores del pesimismo, de gases capaces, en proporciones insignificantes, de aniquilar poblaciones enteras por medio de sus propiedades tóxicas, su poder corrosivo y su intensa acción destructora de mucosas y tejidos vitales en general. Hablan de bombas bacteriológicas preparadas para difundir, entre las grandes aglomeraciones, las más terribles epidemias conocidas y desconocidas. Hablan de envenenar toda el agua de las ciudades. Hablan de escuadras aéreas capaces para el transporte de grandes núcleos que, a retaguardia de los frentes de combate, sembrarán el desconcierto y la zozobra. Y hablan de potencias aéreas ilimitadas, de velocidades desconocidas, de alturas de vuelo inconcebibles y de radios de acción interminables, que darán lugar a métodos de lucha que hoy es imposible definir.

Gran parte de estas cuestiones se hallan tenidas en el más profundo secreto. Es difícil, por consiguiente, saber lo que hay de cierto en cada cosa, y más difícil todavía formarse una idea de conjunto de lo que ha de ser la guerra futura.

Hay que contentarse con lo que a todo el mundo trasluce; y con ello, como a continuación veremos, hay bastante para alarmarse y pensar seriamente en la defensa.

Recientemente, en mayo de 1928, tuvo lugar una catástrofe que impresionó terriblemente al mundo entero, no tanto por sus efectos como por su razón de ser. Una explosión, en la fábrica de productos químicos de Stolzemberg, cerca de Hamburgo, dió lugar al desbordamiento de once toneladas de fosgeno. Los gases, encauzados en el canal de Hofe y arrastrados por el

viento hacia la mar, produjeron la muerte instantánea de los pescadores que no advirtieron el peligro y dieron lugar, en los arrabales de Veddel y Wilhemsburg, a escenas de espanto inenarrables. Fueron muchos los inconscientes atacados que, marchando por su pie, bromeaban con otras gentes de lo ocurrido; pero apenas transcurridas unas horas, cambiada la faz de aspecto, empezaba, para cada uno, el horrendo suplicio de asfixiarse lentamente, conservando, hasta el final, la conciencia del propio sufrimiento.

Nunca será posible, en plena guerra, conseguir la densidad habida en esa desgracia; pero la amenaza de unos cuantos y la tremenda labor de tanta industria química hacen meditar sobre *otros gases más violentos y capaces en menores cantidades* de originar los mismos efectos sobre la masa humana que tranquilamente circule o resida en cualquier avenida de gran ciudad.

* * *

Si comparamos entre sí los diferentes bombardeos que en la primera parte de este libro hemos descrito o los combates aéreos sucesivos que en la tercera han quedado expuestos, teniendo en cuenta la fecha en que cada episodio ha tenido lugar, llegaremos a deducir que la evolución sufrida por la Aeronáutica durante los cuatro años de duración de la Guerra Mundial ha sido francamente superior a lo que hubiera podido ser durante un período equivalente de paz y tranquilidad. Las necesidades del hombre, su bienestar, su reposo y su intelectualidad son las excusas en que se fundamenta el progreso de toda ciencia; mas, cuando la guerra interviene, las ambiciones que se desencadenan, las pasiones que se desarrollan y los crueles instintos de la humanidad son capaces de originar mayores inventos y dar lugar a más positivas transformaciones que las habidas anteriormente en la era de reposo. El capital, siempre insaciable, se acrecienta más fácilmente con la guerra que durante la paz. Desaparece, en efecto, con la primera, la obligación de ahorrar, la necesidad del equilibrio, la precisión de

mantenerse en terreno estable, y colocado el dinero al borde de una pendiente que la nieve ha recubierto, por ella rueda, formando una bola cuyo diámetro aumenta sin cesar y cuyo peso, con las piedras que se incrustan en la masa, llega a ser inadecuado a su tamaño. La enorme esfera blanca, violentamente impulsada, se deshace en mil pedazos contra una roca. Así tenía forzosamente que suceder, pues las leyes de la Naturaleza son ejercidas con tal fuerza, que ante ellas es preciso doblegarse y someterse sin ninguna discusión. Y, de igual manera que la bola de nieve se agranda más y más para después desaparecer, así el dinero se acumula en todo tiempo y con su instinto desconcertante nos arrastra hacia la guerra. Llegada a ella, los progresos de la Ciencia son mayores. Los grandes financieros de la retaguardia aguzan su espíritu para centuplicar la importancia de sus empresas. Los ingenieros trabajan constantemente, y, al tiempo que salvan su preciosa vida de la hecatombe, inventan métodos cada vez más violentos para destruir la de sus semejantes. Los obreros de las fábricas se amoldan a más horas de trabajo a cambio de salarios mayores y de quedar libres de los horrores de la guerra; y hasta en las minas, la gente está contenta por no tener que vivir en las trincheras.

No es posible, por consiguiente, prever lo que será una nueva guerra. Iniciada con ciertos métodos, puede quedar rápidamente transformada y tomar una orientación imposible, ahora, de concebir. Lo único que podemos estudiar — y aun esto inciertamente — son los elementos con los cuales empezará, para deducir de ellos su forma más probable de aplicación. A esto tenemos que reducirnos al ir desarrollando el presente epílogo de nuestro trabajo, y con ello han de contentarse los lectores que se aventuren a curiosearlo.

* * *

Del trazado de un aeroplano, de su peso y de la potencia del motor — o de los motores — que se le asigne, se derivan sus diferentes cualidades militares, que son:

carga útil de municiones, armamento y personal que va a ser capaz de transportar;

velocidad que ha de sostener;

radio de acción que va a tener, y

altura a que estará en condiciones de navegar.

Ahora bien:

resultando la *carga útil* de la fuerza ascensional;

dependiendo la *velocidad*, para cada trazado y peso mínimo de aparato, de la potencia del motor, que a su vez será tanto más grande cuanto mayor porción de carga total se quiera dedicar a ella;

siendo el *radio de acción* proporcionado al carburante que se lleve, e

implicando, la *altura de navegación*, potencia suficiente para alcanzarla,

llegamos fácilmente a deducir qué carga total o potencia ascensional es la base de conjunto de todas las cualidades del aparato militar.

Pero la carga total de un aparato puede ser distribuída de diferentes maneras.

Integramente utilizada en llevar a bordo carburante, dará lugar al mayor radio de acción alcanzable, mas sin que este radio de acción pueda rendir efecto útil alguno desde el punto de vista militar. La escuadrilla *S. V. A.* que, en 1918, a las órdenes de D'Annunzio, llegó hasta la ciudad de Viena, llevaba, sin duda, la mayor cantidad de gasolina que su trazado permitía, y acaso influyera semejante circunstancia en el gesto d'annunziano de no lanzar sobre la capital de Austria más que proclamas pacifistas, siempre menos pesadas que el metal con que se hacen las envueltas de las bombas explosivas. El *Dornier* de Franco (1926), el *Savoia* de Ferrarin (1928), el *Blériot* de Jimenez e Iglesias (1929) y los doce *S. 55* del ministro italiano Balbo (1931), que, todos ellos, han efectuado la travesía del Atlántico meridional, representan otros tantos ejemplos de aparatos cargados hasta los topes de carburante y lubricante, sin que a bordo pudiera llevarse un solo kilogramo de carga militar. Su rendimiento, en estas

condiciones, es absolutamente nulo, y, prescindiendo del punto de vista deportivo o de propaganda nacional, no tienen razón de ser.

En caso de guerra, no se encuentra en terreno adversario base alguna de abastecimiento. Además, la valentía del soldado es tanto mayor cuanto más convencido está de que tendrá la suerte de aprovechar la escasa probabilidad de fortuna que se le ofrece. Es preciso, por consiguiente, darle los medios para salvarse, o sea la gasolina necesaria para tornar al punto de partida. Puede estarse seguro de que el aparato, al atravesar las líneas enemigas o al arriesgarse sobre una ciudad perfectamente defendida, será derribado por los cañones o los *cazas* del contrario; pero no se puede, a pesar de ello, encargar a nadie de una misión sin entregarle lo necesario para el regreso. El radio de acción de un aeroplano queda reducido, por consiguiente, a la mitad del recorrido que pueda con toda su carga llevar a cabo.

Pero aun este radio de acción es esencialmente teórico. En la práctica, los aparatos no pueden despegar con toda la carga que corresponde a su fuerza ascensional. Necesitan, para ello, funcionar en condiciones especiales. En tierra, se construyen pistas inclinadas sobre las cuales los aviones pueden tomar la velocidad necesaria para arrancar del suelo sin rebasar el límite de resistencia al calentamiento de sus motores. Sobre el agua, precisa que la superficie esté tranquila y que un poco de brisa intervenga a tiempo para anular la adherencia de la barquilla. En uno y otro caso, la operación es arriesgada y expuesta siempre a un contratiempo. De Pinedo, en 1927, no pudo elevarse desde Bolama, y, renunciando a una parte de su carga, tuvo que partir, para su travesía, de Porto Praia, en las islas de Cabo Verde. Balbo, en 1931, llevó a cabo una serie de experimentos preliminares, y aun así, perdió dos aparatos y cinco tripulantes.

Además, en tiempo de guerra, no basta con despegar. Los campos de Aviación están generalmente cerca de las líneas enemigas, y éstas tan sólo se pueden rebasar llevando altura suficiente para verse relativamente libre de la artillería antiaérea. La primera operación consiste, pues, en elevarse a 5,000 ó 6,000

metros, y a esto sólo puede llegarse con un remanente de fuerza ascensional bastante grande.

Por último: hay que contar con el viento contrario, que puede retrasar la marcha extraordinariamente; hay que pensar en el mal tiempo, que puede obligar a grandes rodeos, y hay que tener presente las idas y venidas que el bombardeo implica, que la desorientación puede originar y que el combate puede acarrear consigo.

En una palabra, alcanzar en tiempo de guerra un objetivo que se encuentre a *D : 3* kilómetros de distancia, siendo *D* el número de kilómetros que permita la máxima carga del aparato, podrá siempre considerarse como una empresa digna de mención.

¡Alcanzar! Bien está como deporte. Pero en campaña es insuficiente. Por poco que pesen los nuevos artefactos de combate, alguna carga útil será preciso reservarles; tanto más cuanto que ahora sus envueltas siguen siendo parecidas a las antiguas. Es más, dichos nuevos artefactos no siempre bastarán. Habrá que pensar en llevar bombas de gran calibre, sin las cuales sobra el aparato, la gasolina y los pilotos. Habrá que reservar para municiones una cierta parte de carga útil. Habrá que calcular las posibilidades del aeroplano de que se disponga. Y habrá que tener en cuenta su rendimiento en cada viaje, y la cantidad de viajes que pueda efectuar en determinado tiempo.

De todo esto se deduce únicamente que no ha llegado todavía el momento de pensar en una guerra aérea entre los Estados Unidos y el Japón o entre Europa y América en general. La travesía del Atlántico puede llevarse teóricamente a cabo; pero sin carga militar alguna, sin posibilidades de regreso y escogiendo los pocos días del año favorables para la realización del viaje. El problema se halla, pues, sin resolver; mas los ensayos efectuados han dado por resultado un gran aumento de fuerza ascensional y la posibilidad de efectuar los antiguos *raids* de la Guerra Mundial con una carga francamente mayor a la que entonces se llevaba a bordo.

* * *

Para la guerra en los confines europeos precisa, ante todo, conocer los elementos de que actualmente se dispone: elementos de bombardeo, se sobreentiende, que son los que interesan a los que tenemos nuestra vivienda junto a la corteza terrestre.

El *G.* 38 de la casa *Junkers* (Alemania), con cuatro motores *Junkers* de 600 caballos cada uno, se halla calculado para 1,500 kilómetros de recorrido y tres toneladas de carga útil. Es hermano menor del *G.* 31 que desde abril del año 1928 cubre el servicio *París-Berlín (1,000 kilómetros de recorrido) con 1,500* kilogramos de carga comercial. A fines de 1930 dió la vuelta a toda Europa, pasando por Madrid y Barcelona, y transportando a bordo buen número de pasajeros (1).

El *Ca.* 90, de la casa *Caproni* (Italia), con seis motores *Asso (Isotta Fraschini)* de 1,000 caballos, o sea 6,000 CV. en total, se halla calculado para cuatro horas de vuelo y 18 toneladas de carga útil (2).

El *Do. X*, de la casa *Dornier*, de Friedrichshafen (Alemania), pesa unas 24 toneladas y es capaz de transportar una carga útil de más de 20. Tiene doce motores *Júpiter*, de 600 caballos cada uno, dispuestos en seis tándems paralelos, y capacidad normal para llevar a bordo unos 15,000 litros de carburante, que, a razón de 250 gramos por caballo-hora, representan, aproximadamente, diez horas de vuelo, o sea 1,800 kilómetros de recorrido (3).

---

(1) Fué terminado de construir a fines de 1929. Pesa 18,000 kilogramos; puede llevar 30 pasajeros, y andar 170 kilómetros por hora. Al próximo modelo serán probablemente adaptados motores *Diesel*, con la consiguiente economía en el consumo y aumento de recorrido o carga útil.

(2) El primer ensayo tuvo lugar a principios de 1930.

(3) Construído en 1929, ha llevado a cabo los primeros ensayos en 1930.

Pero, todos estos grandes aparatos han sido fabricados hasta ahora en escaso número. Sus *records* proporcionarán, dentro de pocos años, una serie de datos prácticamente realizables. Mas por ahora conviene afectar tanto a recorridos como a cargas útiles de un coeficiente de reducción bastante importante.

El tipo *Rorbach* (*Romar* R) de los alemanes, el *Handley Page* de los ingleses (*H. P.* 42), el *Farman* (*F.* 180) de los franceses, el *Savoia* (*S.* 55) de los italianos, etc., capaces, por término medio, de transportar 2,000 kilogramos de carga a 1,000 kilómetros de distancia, son los aviones de bombardeo con los cuales empezaría una próxima guerra.

Y tomando, aproximadamente, un tercio de su autonomía en distancia como radio de acción y dos tercios de su carga útil teórica como carga útil práctica, se deducirá que las posibilidades de principio de una nueva guerra europea son las siguientes:

350 kms.	de radio	de acción	para	1,350	kgs.	de carga
500 »	»	»	»	1,000	»	»
750 »	»	»	»	500	»	»

es decir, que, por ejemplo, los aparatos franceses que partieran de Bayona, de Pau o de Perpiñán, podrían llegar hasta Barcelona, Zaragoza, Bilbao y Oviedo, con 1,350 kilogramos de carga; les sería posible alcanzar Madrid y Valencia con 1,000 kilogramos de bombas, y, finalmente, recorrer toda España si sólo llevan a bordo 500 kilogramos de municiones.

No hay que olvidar, sin embargo, que estas cifras, eminentemente prácticas, van mejorando de continuo. Y, sin que mejoren, es evidente que un insignificante grupo de 15 aparatos podría colocar, de una vez, sobre nuestra indefendida capital, 15 toneladas de municiones, lo que representaría, oportunamente distribuído, tóxico suficiente para sembrar la más espantosa alarma, bacterias bastantes para plagarla de terribles epidemias o el fuego necesario para incendiarla casi entera.

Por último, hay que tener en cuenta que la nave portaavio-

nes aumenta sensiblemente las posibilidades de alcance de los diferentes aparatos. Las escuadras fondeadas y los puertos que las albergan se hallaban, antes de ahora, suficientemente protegidos con unos cuantos cañones de gran alcance. Pero, en la actualidad, el principio de potencialidad pasiva de la flota fondeada, tan admitido por Inglaterra durante la pasada guerra, pierde, con la Aeronáutica, una gran parte de su valor.

No es probable que los acorazados y cruceros de combate lleguen a tener a su propio bordo hidroaviones de bombardeo suficientes para constituir una seria amenaza contra las poblaciones del litoral, pues son pocos los aparatos que cada uno puede llevar y esos pocos los necesita la escuadra para observación de su propio tiro, reconocimientos de gran envergadura y protección contra los ataques aéreos del enemigo; pero, en cambio, la nave portaaviones ofrece una base segura para un buen número de aparatos de tierra de dimensiones suficientes para llevar unas cuantas bombas.

Se trata, evidentemente, de una base insegura, capaz de sufrir importantes desplazamientos; pero la radio compensa en parte estos graves inconvenientes, manteniendo en relación constante a la nave con sus aviones.

Los portaaviones de que disponen las Marinas extranjeras son muy pocos; los tratados marítimos tienden, por otra parte, a limitar su construcción. Tendrán bastante, por consiguiente, con ocuparse del servicio de sus escuadras; pero, a pesar de ello, su posibilidad de intervención en operaciones aéreas contra los puertos y el territorio nacional es digna de ser tenida en cuenta, siquiera para justificar la necesidad de reforzar un poco la defensa costera contra aeronaves.

* * *

Nadie piensa, dentro de Europa, en empezar una guerra por medio de dirigibles. Los casos de empleo a que en el curso de este libro nos hemos referido han resultado siempre de situaciones especiales en que la mar ha intervenido eficazmente para coadyuvar al secreto de marcha de la aeronave.

Prescindimos en absoluto, en este breve resumen, de los detalles referentes a protección y defensa contra los ataques que proceden del aire, pero no conviene olvidar que dicha «organización» se halla basada en el funcionamiento de una tupida red de aparatos escuchas, perfectamente enlazados entre sí, que proporcionan, a una única estación central de la defensa contra aeronaves, la manera de saber en cada instante el número de aeroplanos que han rebasado las líneas enemigas y de estudiar, momento por momento, sobre un plano del territorio nacional, su marcha, sus evoluciones, sus intenciones probables y sus arrepentimientos. Sobre la tierra, esto se prepara fácilmente, y, una vez preparado, los elementos de la defensa antiaérea pueden, con tiempo, ser avisados, tomar sus precauciones y hallarse en condiciones de rechazar — o intentarlo cuando menos — las agresiones que se presenten. Pero en la mar cambia el problema. Nadie podrá nunca dividirla en una enorme serie de cuadrículas correspondientes a las de un plano, para situar, dentro de cada una, una nave escucha y observadora. Los elementos necesarios para este servicio serían incalculables, y, además, el enemigo se encargaría de destruirlos fácilmente. Sobre la mar, por consiguiente, los dirigibles pueden navegar con relativa tranquilidad, y, por esta razón, sin duda, han prestado buenos servicios como elementos de exploración avanzada de la Escuadra alemana del mar del Norte y han servido para llevar a cabo los diferentes bombardeos sobre las costas de Inglaterra que han quedado brevemente relatados en la primera parte de los presentes *Episodios*.

En cambio, los ejemplos terrestres de utilización de dirigibles, durante las operaciones de 1914 a 1918, son relativamente escasos y casi siempre ineficaces.

Los cuatro batallones de dirigibles del ejército alemán (1) movilizan, al romperse las hostilidades, siete *Zeppelines* y un *Schutte Lanz*, una tripulación *(Luftschiffkommando)* por apa-

(1) Independientes, en absoluto, de los de la Marina.

rato y otros tantos equipos *(Luftschifftrupp)* para el servicio terrestre de los anteriores (1).

El 22 de agosto, el Gran Cuartel General alemán trató de llevar a efecto un primer reconocimiento sobre el frente occidental por medio de dirigibles. El *Z. VII* y el *Z. VIII* recibieron la orden de estudiar la situación de las tropas francesas que se retiraban a través de Alsacia y de molestarlas con un intenso bombardeo. Hubieron, para ello, los dos dirigibles, de mantenerse a menos de 1,500 metros, por lo que fueron abatidos desde tierra. La tripulación del *Z. VIII* consiguió, sin embargo, regresar a sus propias líneas y dar cuenta del resultado de la misión que se le había encomendado.

Sobre el frente oriental, los reconocimientos con dirigibles fueron más fáciles. El *Z. IV*, partiendo de Königsberg, y el *Z. V*, desde Posen, efectuaron diferentes viajes nocturnos hacia las regiones de Ossovietz y Schaulen, con buenos resultados. El *S. L. II*, puesto a la disposición del Gran Cuartel General austriaco, llevó a cabo, entre otros, un vuelo de trece horas sobre la zona de Cholm y Lublin, que fué en extremo importante para el éxito de la batalla de Krasnik (23 de agosto de 1914).

1915 fué más bien año de bombardeos. En la noche del 20 al 21 de marzo, tuvo lugar, sobre París, un *raid* del *S. L. II*, *Z. X* y *L. Z. 35*. El primero, al rebasar el frente, sufrió algunas averías; descargó sus bombas sobre Compiègne y regresó inmediatamente hacia su base. El *Z. X*, alcanzado por la defensa de París, aterrizó en los alrededores de Saint-Quentin. Un solo dirigible, por consiguiente, pudo desempeñar debidamente su misión.

---

(1) Sobre el frente occidental fueron establecidos: el *Z. VI*, en Colonia; el *Z. VII*, en Baden Dos; el *Z. VIII*, en Treves; el *Z. IX*, en Düsseldorf, y el *Z. Sachsen*, en Francfort-sobre-el- Mein. Sobre el frente oriental: el *Z. IV*, en Königsberg; el *Z. V*, en Posen, y el *S. L. II* en Liegnitz. Existían, sin embargo, ya desde tiempo de paz, hangares para dirigibles rígidos en Metz, Dresde, Allenstein, Gotha y Johannisthal, cerca de cada uno de los cuales había sido establecida una fábrica de gas.

A partir de entonces, los dirigibles del Ejército son utilizados en los *raids* contra Inglaterra, en cooperación con los de la Marina, o bien en los reconocimientos a efectuar en diferentes teatros de operaciones secundarios. A fines de 1915 termina la construcción de un hangar en Temesvar para facilitar las incursiones sobre los Balcanes, y, desde él, el *L. Z. 81* transporta a Sofía un correo de gabinete con documentos de importancia, regresando a los pocos días sin novedad. En el Este, el *L. Z. 86*, desde Kovno, bombardea, a principios de 1916, Minsk, Dunaburgo y la vía férrea de Minsk a Molodezno; los *Z. XIII* y *S. L. VII* atacan Stolpce, Dunamunde y Wenden.

Por último el *L. Z. 120*, en el verano de 1917, lleva a cabo un recorrido de 6,105 kilómetros y 101 horas de duración. Había recibido la orden de ir desde el Asia Menor al Africa Oriental alemana para abastecer de medicinas y municiones al general von Lettow-Vorbeek. Después, no disponiendo de elementos para el regreso, la tripulación tenía que destruir el aparato e incorporarse al Cuartel General de la colonia. Pero el *L. Z. 120* se hallaba hacia el Alto Nilo, habiendo ya efectuado la mitad de su recorrido, cuando recibió un radiograma avisándole que el general von Lettow-Vorbeek había tenido que refugiarse en territorio portugués y ordenándole que regresara a su base. Dió media vuelta y efectuó sin novedad el viaje de regreso, batiendo de esta manera uno de los *records* más interesantes de la época.

Pero se trata siempre de una serie de realizaciones aisladas que más tienden a la utilización de elementos ya existentes que a ofrecer una solución definitiva para un problema sin resolver.

En la actualidad, el dirigible es capaz, en principio, de efectuar mayores recorridos que el avión; pero la ventaja, dentro de Europa, no es suficientemente grande para imponer la construcción en masa de toda una serie de más ligeros que el aire (1).

---

(1) Tanto dirigibles como globos libres y cautivos reciben, en tér-

Las 60 toneladas de proyectiles que un dirigible moderno de 150,000 metros cúbicos de capacidad (1) es capaz de transportar, pueden ser llevadas por 60 aviones de bombardeo. Estos, en su totalidad, suponen algo más que el millón y medio de pesetas que el dirigible puede costar, pero, en cambio, la probabilidad de destrucción del dirigible — sobre todo en tiempo de guerra — es muy superior a la de su equivalente en precio en aeroplanos, que corresponde, sobre poco más o menos, a las tres cuartas partes de los movilizados para transportar una carga semejante a la suya.

* * *

Y ya que hemos dado a conocer los elementos de transporte de que la Aeronáutica podría valerse en una guerra desencadenada dentro de poco, bien vale la pena, para completar el presente epílogo, de echar un vistazo, siquiera rápido, sobre los elementos de acción que a bordo de sus aparatos podría, dicha Aeronáutica, llevar.

Los aviones de bombardeo pueden agredir, en la actualidad, por medio de *explosivos*, de *agentes químicos*, de *bacterias* o del *fuego*. Si los Tratados se observasen escrupulosamente, constituirían, los explosivos, el elemento único de acción. Pero, iniciada ya, durante la Guerra Mundial, la utilización de los tóxicos o agresivos químicos (2), es bien poco probable que no se empleen también en una contienda futura. Su efecto es más violento, más impresionante y más cruel que el del explosivo. No es posible, sin embargo, que originen una hecatombe semejante a la que pueden proporcionar las cargas bacteriológicas

---

minos técnicos, el nombre genérico de «más ligeros que el aire» para diferenciarlos de los aeroplanos, hidroaviones, helicópteros y autogiros, que son más pesados que el aire que desalojan.

(1) El *Graf Zeppelin* que dió la vuelta al mundo en 1929 (*LZ*. 127) desplazaba 105,000 metros cúbicos. El *R*. 151 de los ingleses llegará a 145,000. Y el último proyecto de los americanos se halla basado sobre una capacidad de 180,000 metros cúbicos.

(2) Vulgarmente conocidos con la denominación genérica de *gases*.

o las bombas incendiarias de último tipo, que aun no han sido utilizadas por Ejército alguno.

Sobre explosivos es poco lo que podemos añadir. Los episodios que integran la primera parte de este libro proporcionan sin duda una idea suficiente de su capacidad de destrucción. En ellos hemos visto que las mayores bombas empleadas en la Guerra Mundial alcanzaban unos 1,000 kilogramos de peso, y eran capaces, con sus 680 kilogramos de explosivo, de destruir un edificio de cinco pisos; su efecto, por consiguiente, es francamente superior al de un proyectil de artillería de semejante peso. Pero en la actualidad se ha llegado a cargas aun mayores: los americanos han fabricado bombas de 1,820 kilogramos, con una tonelada de explosivo en su interior, y que pueden destruir una casa con sólo estallar en sus inmediaciones. Estas bombas se instalan entre las ruedas del tren de aterrizaje, y los aparatos que las llevan se hallan provistos, generalmente, de un dispositivo eléctrico que permite soltarlas automáticamente cuando el blanco pasa por el centro del visor del aparato de puntería.

Siguen construyéndose, sin embargo, bombas explosivas de 750, de 500, de 250, de 100, de 50 y hasta de 10 kilogramos de peso; las primeras, para destrucción de ciertas obras de menos importancia, y las últimas, para ser utilizadas contra personal no protegido.

Los explosivos, a más de su efecto destructor, actúan sobre la moral de las personas. El ruido que producen las grandes bombas al estallar es, en efecto, impresionante. Las primeras veces se soporta bien, pero a la larga origina una intensa depresión contra la cual es difícil reaccionar. En las grandes colectividades, los efectos son siempre semejantes; tanto bravura como pánico se contagian rápidamente, pero el pánico se manifiesta siempre más ostensiblemente y es fácil, en situaciones comprometidas, que los cobardes impongan sus temores.

Los agresivos químicos tienen por objeto inutilizar al combatiente por medio de la asfixia, del envenenamiento de sus

vísceras, de la ceguera, de la destrucción de sus tejidos, de la pérdida de sus facultades mentales, de espantosas quemaduras en la piel o, finalmente, del absoluto desequilibrio de su sistema nervioso. Inútil parece agregar que, utilizados contra las poblaciones de retaguardia, pueden originar los más salvajes efectos que la historia de la humanidad registra.

Los más interesantes son:

El *cloro*, gas irrespirable, a causa de su acción corrosiva, y que origina, aun en pequeñas cantidades, irritación de los bronquios y de las cavidades nasales, produciendo, por acción refleja, asfixia, tos violenta y emisión de esputos sanguinolentos;

El *fosgeno* (1), que es asfixiante y lacrimógeno, con una energía diecisiete veces mayor que la del cloro. Ha sido uno de los gases de guerra más utilizados. Se mezclaba frecuentemente con el cloro para asegurar la posibilidad de emisión a bajas temperaturas;

La *palita* (2), asfixiante y lacrimógeno como el anterior, empieza a ser peligroso a partir de una concentración de 4 por 1,000;

El *difosgeno* (3), tóxico violento; es de carácter semipermamente y ataca principalmente las vías respiratorias;

La *cloropicrina* (4), que es uno de los lacrimógenos más persistentes que se conocen;

El *ácido cianhídrico*, veneno el más violento entre todos los descubiertos, impide, mediante una intensa transformación de los glóbulos de la sangre, la oxidación indispensable para la vida. Militarmente considerado, es demasiado fugaz, y por esta razón ha sido mezclado, durante la guerra, con diversos estabilizantes, dando lugar, entre otros varios compuestos, a la *vincennite* de los franceses;

---

(1) Oxicloruro de carbono.
(2) Cloroformiato de metilo monoclorurado.
(3) Cloroformiato de metilo triclorurado.
(4) Nitrocloroformo.

Las diferentes *arsinas* (1), o derivados del arsénico, que a más de ser intensos estornutatorios, dan lugar, entre otros efectos fisiológicos, a vómitos convulsivos, paralización de las extremidades y acciones irritantes de diversa índole. Al mismo grupo pertenece la *levisita* y sus derivados, descubiertos en América cuando la guerra se concluía, y cuyo poder es más intenso todavía. Y, último de todos, citaremos:

La *iperita* (2), líquido cáustico, asfixiante, lacrimógeno y extraordinariamente persistente. Es el agresivo que mayor depresión física y moral originaba, durante la guerra, en las tropas combatientes. Da lugar, sobre el organismo humano, a la formación de vejigas y manchas negruzcas extraordinariamente dolorosas, inflamación de los órganos genitales y, por último, descomposición de las células de la mayoría de los tejidos, con desprendimiento de ácido clorhídrico, de poder, a su vez, intensamente cáustico y tóxico.

Los agresivos químicos pueden ser utilizados por medio de bombas o mediante proyección directa contra el suelo. Para lo primero se recurrirá a los mismos proyectiles construídos para el empleo de los explosivos, que podrán contener, por consiguiente, una cantidad de tóxico equivalente al 100, ó al 120 por 100 de su propio peso. Para la proyección directa en forma de lluvia o de nube artificial se emplearán depósitos o bombonas especiales en los que los gases tóxicos se hallen alojados a presión o los líquidos estén mezclados con una cierta proporción de aire o ácido carbónico comprimido. Abiertas las espitas de los depósitos, la velocidad de proyección del gas o del líquido pulverizado quedará anulada por la del avión y las partículas del agresivo caerán como lluvia fina o niebla densa sobre el blanco que se trate de batir.

Este último procedimiento tiene la ventaja de permitir el íntegro aprovechamiento de la carga del aparato, pues el peso de las bombonas es francamente inferior al de las bombas.

---

(1) Metildicloroarsina, fenildicloroarsina, difenilcloroarsina, difenilamincloroarsina, etc.

(2) Sulfuro de etilo biclorurado.



99. — Pégoud, con su aparato, después de una nueva citación.

(Foto. Illustration)



100. — El capitán W. A. Bishop, de la aeronáutica canadiense, émulo incansable del insigne «Ball».
(Official Photo.)



101. — El teniente Warneford, aviador inglés, que en junio de 1915 derribó el primer Zeppelin.
(Foto. Illustration)

Exige, en cambio, la ejecución del vuelo a escasa altura del suelo, sobre el cual se han llevado a cabo últimamente experimentos muy notables. Parece, a primera vista, que la navegación a pocos metros del terreno ha de ser, en tiempo de guerra, poco menos que irrealizable, ya que la defensa contra aeronaves tiene por objeto obligar a los aeroplanos a tomar alturas cada vez mayores; y, sin embargo, los diferentes ejercicios efectuados han venido precisamente a demostrar que cuando se rebasa — en menos — una determinada altura de vuelo, ni aviones ni armas terrestres pueden ejercer contra sus blancos una acción bastante eficaz. El desconcierto que un aeroplano proporciona cuando pasa a pocos metros por encima de un tirador es tan extraordinario que la puntería resulta dificultada en proporción. Además, cuanto más cerca está el avión que se quiere batir, más rápida es su velocidad relativa con respecto a la ametralladora que dispara y menos probabilidades se tienen de abatirlo. Si se observa desde el suelo un aparato que vuela a 2,000 metros de altura, parece que avanza pausadamente hacia su meta; en cambio, el avión que se mantiene a 20 metros de la tierra pasa sobre nuestras cabezas como una verdadera exhalación. De ahí la gran ventaja que resulta para el piloto y la posibilidad de proyectar en buenas condiciones la carga de tóxicos que a bordo lleve. Sobre este asunto se ha escrito mucho y se ha discutido infinitamente más. La guerra dirá acerca de él la última palabra. Pero, entre tanto, la proyección de líquidos o gases tóxicos desde aviones que naveguen a escasa altura integra una nueva amenaza para los centros industriales o ciudades comerciales que no dispongan de defensa suficiente.

Los gases, contra las grandes ciudades, son más peligrosos que los líquidos, a pesar de la mayor persistencia de estos últimos. Una bomba de fosgeno que caiga en el interior de un edificio es íntegramente aprovechada. A poco grande que sea su peso (300 kilogramos, por ejemplo) resultará imposible, aun empleando caretas antigases, preservarse de sus efectos. Abiertas las ventanas, los vapores escaparan en diferentes direcciones, dando lugar a corrientes peligrosas para el resto de los ha-

bitantes de la ciudad. La iperita, en cambio, más pesada, más persistente, más peligrosa incluso, puede ser más fácilmente localizada. El recinto infectado puede quedar perfectamente incomunicado con el resto de la población.

El germen productor de enfermedades, o sea el agresivo bacteriológico, empieza ahora solamente a desarrollarse.

Las bombas bacteriológicas que han sido ensayadas hasta el presente, tienen por objeto la propagación del tétanos, de la peste y de algunas otras enfermedades epidémicas. Consisten en un sencillo proyectil de gases en cuya parte interna se halla dispuesto un recipiente con terreno de cultivo para los gérmenes. Existe, además, en el interior de la bomba, un pequeño aparato con oxígeno que se halla en comunicación con el recipiente de los gérmenes y que tiene por objeto mantenerlos vivos. El artefacto así preparado conserva su potencialidad durante unas 36 horas. Al tocar en tierra, estalla una pequeña carga explosiva de que igualmente dispone la bomba, y las partículas infecciosas son, entonces, lanzadas en diferentes direcciones, pudiendo, en terreno húmedo, conservar por largo tiempo su poder.

Se puede llegar fácilmente a la difusión artificial de la peste, siempre transmisible por medio de las ratas o de las pulgas, y del cólera, del tifus exantemático, del paludismo y de la gripe, transmisibles, unos y otros, por medio del agua; pero el empleo de las bacterias própiamente dichas se halla todavía en pleno estudio. No es posible averiguar hasta dónde han llegado los progresos concernientes a esta materia. Se sabe que han sido preparadas disoluciones fisiológicas con mosquitos especiales, para la propagación del dengue; que se han hecho estudios para dejar en el aire, en suspensión, el microbio del cólera y de la difteria; que diferentes experimentos llevados a cabo para difundir la meningitis cerebroespinal de los animales han dado buenos resultados; que los rusos han instalado, al norte del mar Caspio, un centro para ensayos bacteriológicos especiales; pero los resultados de los experimentos, de los ensayos

y de los estudios son mantenidos todavía en la reserva más absoluta, y es imposible conocer exactamente cuáles son las espantosas novedades que la próxima guerra nos reserva. Las naciones, en esta cuestión, conservan todavía cierto pudor de humanitarismo. De las pólvoras y explosivos, nadie se extraña, nadie protesta. Hemos nacido sabiendo que la guerra se hace con ellos, y no nos escandalizamos de ver desfilar por las calles de una ciudad civilizada carruajes y camiones abarrotados de artefactos que contienen nitrocelulosas de diferente índole. La aviación y los agresivos químicos son, en cambio, de nuestro tiempo. Los hemos visto aparecer y desarrollarse rápidamente. Son elementos que proporcionan dinero; los segundos, sobre todo, rinden en tiempo de paz casi tanto como en la guerra, y por esta razón sin duda las industrias químicas progresan formidablemente y se multiplican sin cesar. Estas últimas recurren a la agricultura para convencer de su imprescindibilidad, pues tanto los abonos químicos como los agresivos de combate se hallan íntegramente basados en la obtención del cloro. La Aeronáutica se escuda, en cambio, en los transportes, y así vemos que apenas proyectado un nuevo *Dornier*, un nuevo *Savoia*, un nuevo *Bristol* o un nuevo *Zeppelín*, lo primero que se hace es llevarlo al fin del mundo para que la gente lo vea, lo admire y... lo compre. La vergüenza, pues, se va perdiendo poco a poco, y nada tendrá de extraño que en las grandes ciudades del porvenir, bien dispuestas y preparadas para resistir los ataques aéreos, surja, al lado de cada farmacia, un almacén de bacterias para propagación de las enfermedades más contagiosas.

El fuego, finalmente, es, acaso, el elemento de destrucción que más temibles resultados puede proporcionar. Contra París y contra Londres fueron empleadas diferentes bombas incendiarias, pero los resultados obtenidos no pudieron ser extraordinariamente grandes por no conocerse todavía, en aquella época, elementos incendiarios suficientemente potentes.

El magnesio y el fósforo blanco no llegaron, en la Guerra Mundial, a ser utilizados en toda su integridad. Sin embargo,

en 1918, los alemanes prepararon bombas ligeras de electrón, aleación de magnesio, aluminio, cinc y manganeso, en la que predomina el primero de los citados componentes, que cargaron con los ingredientes más arriba mencionados. Su peso no excedía de un kilogramo; pero tanto envuelta metálica como contenido ardían a la temperatura de 2.500 grados, proporcionando, por consiguiente, el número de calorías suficiente para determinar la inmediata ignición de cuantos elementos incendiables se hallasen a su alrededor. Además, una vez en marcha la espoleta de estas bombas, no existe procedimiento humano capaz de poder apagarlas.

No se sabe todavía si el peso mencionado es suficiente para dar lugar a un principio de penetración en los tejados de las casas, pero es lo cierto que han tenido lugar experimentos que desconocemos, y aun en el caso de que éstos no hayan sido completados, nada será más fácil, en tiempo de guerra, que aumentar el peso de las bombas de electrón hasta el límite indispensable para asegurar su completo rendimiento.

El conflicto europeo que nuestra generación ha vivido acabó demasiado pronto para que pudiésemos darnos cuenta de los efectos de estos nuevos artefactos.

* * *

La manera de organizar un bombardeo depende, en primer lugar, de la naturaleza de los ingredientes a utilizar.

Cuando éstos sean explosivos, podrá convenir el empleo de bombas de gran calibre para asegurar la destrucción de los edificios de importancia, o recurrir al mayor número posible de proyectiles de peso medio o ligeros para tener probabilidades de herir un blanco de escasa resistencia, pero difícil de abatir, como: un puente, una salida de túnel, una bifurcación de vía férrea, etc. En el primer caso, se hará uso de los mayores aparatos existentes, cargando, normalmente, cada uno de ellos, con una sola bomba. En el segundo, podrán convenir aviones de menor potencia, pero dotados, en cambio, de mayor velocidad ascen-

sional y horizontal, que les permita escapar de las agresiones del enemigo aéreo.

Tratándose de tóxicos, la mayor o menor persistencia de estos últimos podrán inducir a la realización de diferentes viajes aéreos u obligar a la descarga de todas las municiones dentro de un período de tiempo menor que el preciso para ir hasta el objetivo y regresar al campo de partida. En este último caso, será preciso llevar a bordo de una vez cuanto sea necesario para conseguir el efecto deseado; y, para esto, de la carga útil de cada uno de los aviones disponibles se deducirá el número de aviones que habrán de formar parte de la expedición. Convendrá, en principio, emplear grandes aparatos de bombardeo; pero, no siendo de absoluta precisión las bombas muy potentes, los aviones semiligeros, de 800 a 1.000 kilogramos de capacidad de carga, serán perfectamente utilizables.

El aparato pesadamente cargado se desenvuelve siempre mal para la propia defensa: no puede tomar altura; responde lentamente a los diferentes mandos; el piloto va preocupado con su carga, etcétera. De resultas de ello, hemos visto, en la gran guerra, que la primera operación de los aviones de bombardeo que se han visto amenazados por los *cazas* enemigos ha consistido, casi siempre, en desembarazarse rápidamente de una parte de sus municiones, dejándolas caer sobre el lugar en que se hallaban navegando. Claro está que cuando la carga se componga de un proyectil único de dimensiones colosales, tardarán algo más los tripulantes en decidirse a soltarla, pero si la situación es apurada y precisa a toda costa perder peso, al fin y al cabo la soltarán y el viaje del avión resultará inútil.

Para el fuego, las facilidades serán más grandes todavía. Tratándose, como se trata, de bombas de un kilogramo de peso, cualquier aparato de reconocimiento se hallará siempre en condiciones de llevar a bordo un cierto número de ellas; 100 kilogramos de carga libre representan, en efecto, cien bombas de electrón que oportunamente distribuídas pueden dar lugar a otros tantos incendios de importancia. Un grupo completo de aparatos ligeros, bien mandado y bien instruído, puede originar

una corona circular de incendios de cuyo interior sea dificilísimo escapar.

Ahora bien, para llevar a cabo el bombardeo de un centro importante de la retaguardia enemiga, no basta disponer de aviones y de agresivos suficientes, sino que es necesario organizar la expedición de manera que tenga grandes probabilidades de éxito.

Precisa, de antemano, efectuar el cálculo de los elementos necesarios para obtener un rendimiento digno de la empresa; luego, distribuir dichos elementos en diferentes aviones o en diferentes viajes, y, finalmente, organizar el bombardeo desde el punto de vista militar, o sea, poner las unidades en condiciones de rechazar al enemigo aéreo que trate de hacerlas retroceder.

La pasada guerra nos demuestra palpablemente que, entre dos aviones de diferente naturaleza, la superioridad corresponde siempre al *caza*. Demuestra, igualmente, que los *cazas* son los únicos que se hallan en condiciones, en el aire, de agredir. Y por eso, en los últimos bombardeos llevados a cabo, se buscaba siempre la manera de proteger los grandes aviones con una serie de patrullas más o menos numerosas de aparatos ligeros y veloces.

Pero estos aparatos ligeros y veloces no están siempre en disposición de efectuar los grandes vuelos que se imponen a los pesados. Y en vista de ello se tiende modernamente a reemplazar el *caza* de crucero por un auténtico aparato de combate, potentemente protegido, capaz de gran velocidad horizontal y ascencional, y en condiciones de batirse con los *cazas* de la defensa.

Son muy pocos los aeroplanos que pueden disparar simultáneamente en todas direcciones. Por eso, la defensa individual contra los *cazas* es siempre deficiente, y para asegurarla es preciso recurrir a la colectiva, que durante la guerra ha sido insuficientemente experimentada. Una unidad táctica, bien formada y mejor disciplinada, debe poder rechazar cualquier ataque. Sus

diferentes ametralladoras, en vigilancia continua contra los sectores de antemano designados a cada una, deben cubrir todas las zonas peligrosas. Y en teoría, si la defensa es bastante potente, los aviones enemigos podrán ser mantenidos constantemente a raya. Pero la dificultad radica precisamente en aquella conservación de la formación de marcha y en esta continuidad del sistema de vigilancia establecido. Son, en efecto, muchos y muy variables los incidentes que pueden dar lugar a la variación del plan previsto, y, en el aire, las imprevisiones o los errores son siempre difíciles de subsanar. Las órdenes se transmiten difícilmente, y los momentos que se pierden en tomar las resoluciones son más que suficientes para dar lugar a una hecatombe. Un par de *cazas* de la defensa que se lancen con osadía contra el grupo en formación, podrán desbaratarlo fácilmente. Las nubes, el mal tiempo, las incidencias en los motores y la falta de sangre fría en los tiradores son otros tantos enemigos peligrosos que pueden originar un gran desastre. Hay que evitarlos, uno a uno, poniendo en juego infinidad de organismos preparatorios. Tan sólo así podrá llegarse a obtener de los grandes bombardeos un rendimiento digno del esfuerzo que representan.

Son muchos los autores que aseguran que las contiendas del futuro se resolverán solamente con aviación. Dicen los mismos: que el campo decisivo de hoy está en el aire; que una nación indefendida contra las ofensas de los aviones puede, desde luego, dar la guerra por perdida; que la próxima guerra grande se resolverá mediante acción exclusiva de la Aeronáutica contra las poblaciones de retaguardia, las cuales, sin fuerza moral bastante para soportar el efecto de los modernos agresivos, obligarán a su Gobierno a pedir la paz. Las batallas — agregan los entusiastas de semejante teoría — no deben ser ganadas mediante aniquilamiento físico del adversario, sino por medio de elementos psíquicos imponderables que, en los momentos críticos, anulen o destruyan la resistencia de los soldados, les hagan perder su valor y les den la terminante sensación de una terrible

derrota (1). Y aseguran, en pro de sus ideas, que un par de aviones comerciales provistos de 600 bombas de 2'5 kilogramos de peso, cargadas con los últimos agresivos descubiertos, serán más que suficientes para infectar, entera, la ciudad de Londres (2), y describen, espeluznantemente, las consecuencias de un bombardeo llevado a cabo con iperita sobre una gran concentración indefendida (3).

Pero, en contra de tales extremismos, hay quien dice que la importancia de la Aeronáutica dependerá siempre de la naturaleza del teatro en que se opere; que la precisión de los bombardeos es prácticamente nula; que muchos objetivos terrestres son imposibles de batir, y recuerdan, los que piensan de esta manera, que la comunicación entre Brujas y Zeebruge no pudo ser interrumpida por los numerosos aviones de bombardeo que franceses e ingleses destinaron a este cometido; que los citados ingleses lanzaron, en enero de 1918, 15 toneladas de bombas (en 270 proyectiles) contra el *Goeben* encallado, sin lograr tocarlo más que una sola vez, etc. Por otra parte, los cálculos efectuados por algunos optimistas, demuestran que para envenenar la superficie de una ciudad grande como Berlín, por ejemplo, que cubre con sus arrabales unos 300 kilómetros cuadrados, sería preciso emplear el contenido de unos mil vagones de ferrocarril, lo que representa carga suficiente para más de 3.000 aviones, siendo necesaria, además, una perfecta distribución de los agresivos (4).

Existe, sin embargo, un término medio entre las apreciaciones de unos y otros exageradores. Ni es mucho, evidentemente, el efecto que se puede conseguir con dos aviones comerciales, ni hacen falta tres mil para dar lugar a una catástrofe. Una ciudad

---

(1) Hanslian y Bergendorff: *Der Chemische Grieg* (Berlín, 1925). T. S. Mittler und Söhn Ed.

(2) Endres: *La guerre des gas.*

(3) Véanse los diferentes artículos del general Fries, director del servicio químico militar norteamericano; del teniente coronel Bloch, del Ejército francés; del químico alemán Mayer, etc.

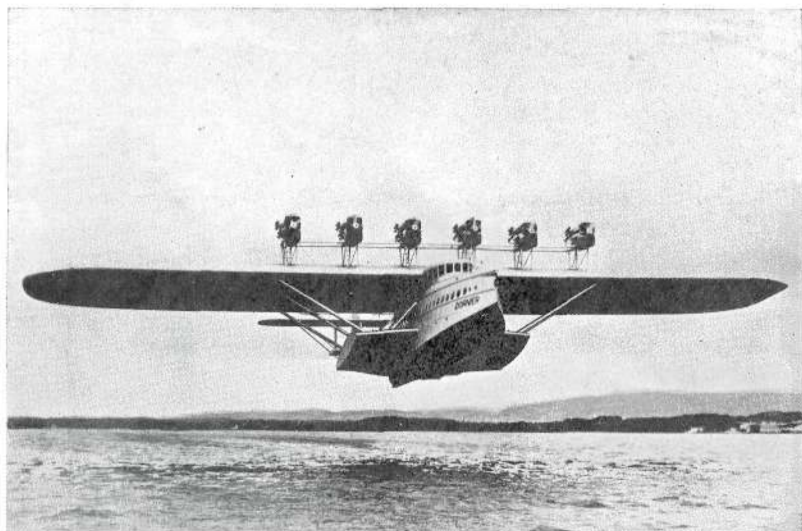
(4) *Militär Wochenblatt* (25 Ab. 1925); cit. por Niessel.



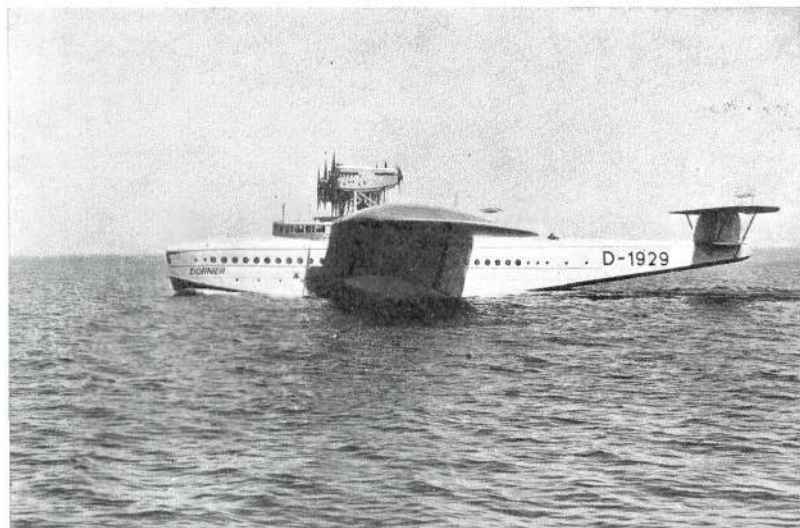
102. — Jean Navarre, el que pasó como una exhalación bajo el Arco de Triunfo de París.
(*Photo. Illustration*)



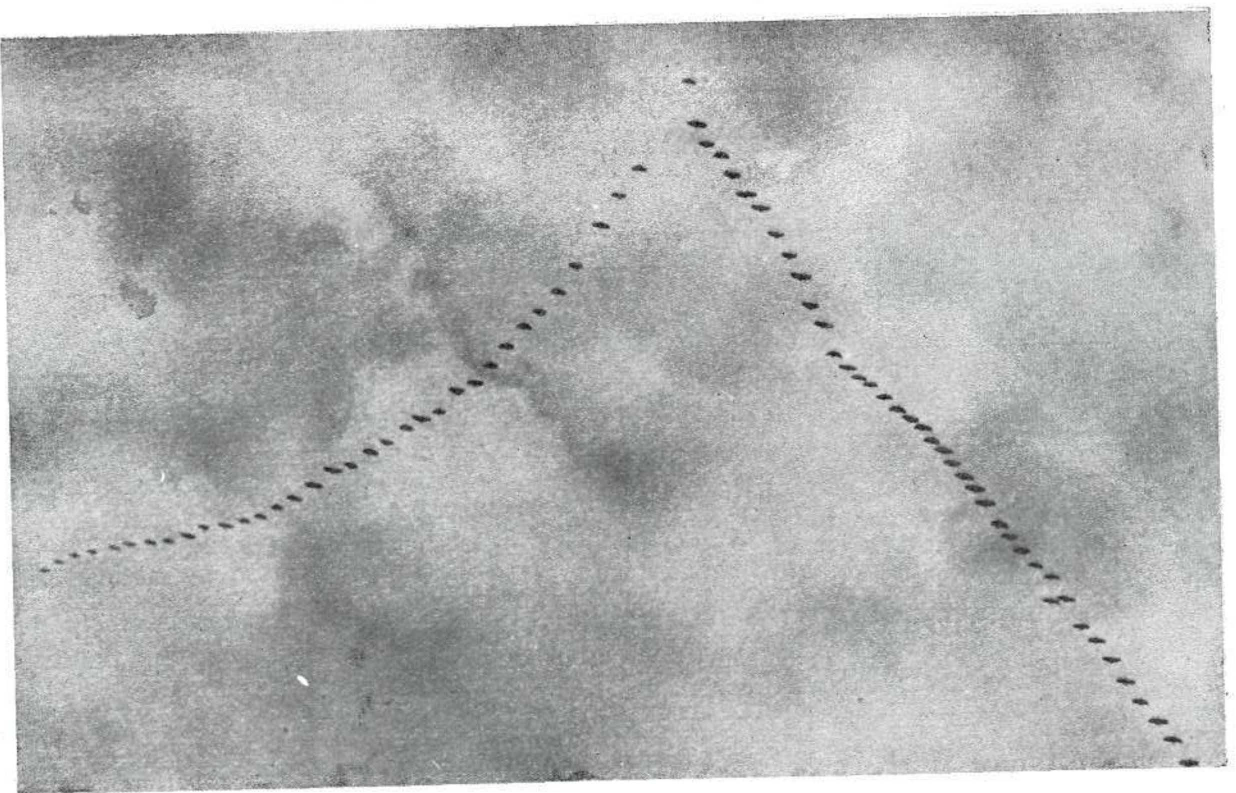
103. — El alférez Fonck luce, en su cruz de guerra, catorce palmas.
(*Photo. Illustration*)



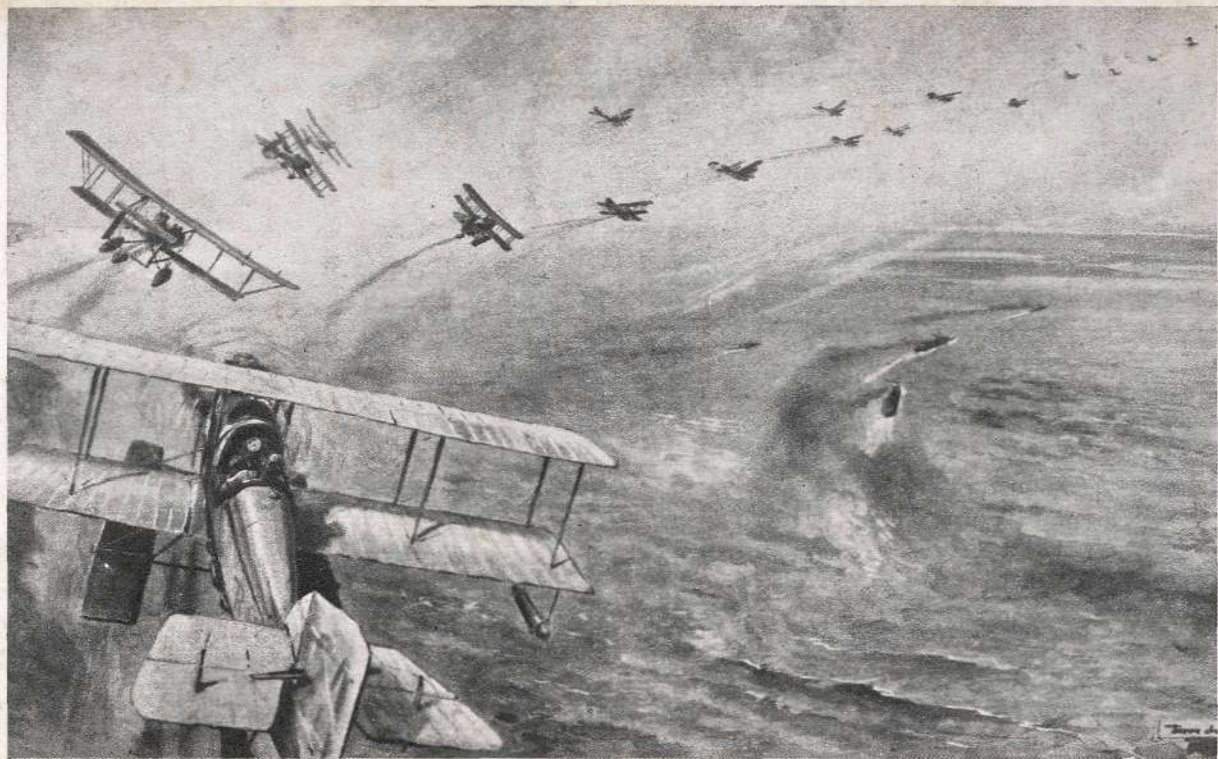
104. — El Do. X despega del lago de Constanza con 160 personas a bordo.



105. — Bombarderos de la futura guerra: El Do. X de la casa Dornier.



106. — Los llamados «patos salvajes» de la aviación británica, formando una inmensa cuña.
(*Foto. T. I. W.*)



107. — Protección de un convoy marítimo.
(Dibujo de John de G. Bryan)

cualquiera, por pequeña que sea, es siempre más fácil de bombardear que una nave de guerra. En una palabra, la razón aparece siempre en el justo medio de los argumentos extremos; es evidente, pues, que una escuadra de bombardeo bien provista de agresivos modernos, no será. en una futura guerra, capaz de destruir por completo una importante capital, pero sí de originar en ella una serie de incendios y de desgracias tales que sus efectos repercutan sensiblemente en la dirección del Estado y de las operaciones. Hay que tomar el término medio, pero sin olvidar que representa por sí solo una verdadera hecatombe.

* * *

Si la defensa del territorio contra las aeronaves se halla debidamente organizada, la eficacia de las grandes incursiones aéreas queda, de hecho, considerablemente menguada. Basta, para convencerse de ello, recordar el resultado de los ataques contra París. Casi todos los aviones que trataron de volar sobre dicha ciudad en 1914-15 (once en total) consiguieron fácilmente el resultado propuesto. En cambio, de los 485 que, en 1918, eligieron semejante meta, 37 solamente rebasaron el recinto exterior y 13 de ellos fueron derribados; de resultas de esto, cayeron sobre la capital de Francia 11 toneladas de bombas en vez de 120, y esto sin tener en cuenta el mayor número de expediciones que hubieran tenido lugar y la menor altura a que se hubiera volado, de hallarse París indefendida.

Ahora bien, la defensa del territorio contra las aeronaves ha de abarcar, como hemos visto en la primera parte:

Aparatos-escucha, para determinar la presencia de los aviones enemigos;

Proyectores de potencia suficiente para descubrirlos;

Baterías antiaéreas para alejarlos de la tierra, y

Escuadrillas de caza para abatirlos.

Los aparatos-escucha se hallan hoy extraordinariamente perfeccionados. No sólo determinan la presencia del avión, sino que sirven para encontrar la dirección y el azimut del blanco.

Al moverse en busca del sonido más potente, enfocan automáticamente el proyector hacia el objetivo, o al menos lo colocan en condiciones de poder descubrir al enemigo con oscilaciones pequeñas del haz luminoso que proporciona.

Las baterías antiaéreas disponen, modernamente, de una precisión extraordinaria. Las actuales Centrales de tiro permiten apuntar eléctricamente el material, tener en cuenta mecánicamente la velocidad y dirección de marcha del avión, y disparar las piezas cuando se hallen en condiciones de serlo. Su alcance, por otra parte, es suficiente para batir aeronaves que vuelen a gran altura: la pieza *Vickers-Armstrong*, de calibre semejante a la del cañón de campaña, puede llegar, con sus proyectiles, a 9 kilómetros de altura (1).

Los aviones de caza, finalmente, también han progresado desde la guerra. El *Fokker D-XVI*, el *Svenska-Jaktfalk* y cuantos produce la industria moderna, pueden subir a 5,000 metros en poco más de nueve minutos; alcanzan velocidades de 300 kilómetros por hora, y navegan a más de 9,000 metros de altura. Estos aparatos se hallan en condiciones de derribar muy fácilmente al bombardero. Hemos visto, al tratar de los combates en el aire habidos entre 1914 y 1918, que el *caza* tenía siempre una gran superioridad sobre los demás aparatos, y que esta superioridad era debida a su mayor manejabilidad y velocidad. Ahora, en cambio, acabamos de poner de relieve que los años transcurridos desde la Guerra Mundial han intensificado la diferencia de velocidades y de manejabilidad entre los aparatos de caza y de bombardeo. La ventaja, por consiguiente, seguirá pesando a favor de los primeros.

Por otra parte, los aviones ultrarrápidos son además ultraligeros. Vacíos, no pesan más de 900 kilogramos; con toda su carga, apenas rebasan los 1,350. Es evidente, pues, que su autonomía de vuelo será pequeña, y, de resultas de ello, tan sólo la defensa podrá recurrir a ellos. Las expediciones de bombar-

(1) Los datos exactos de la pieza son los siguientes: 75 milímetros de calibre, 40 calibres de longitud, 750 metros de velocidad inicial, 13,900 metros de alcance horizontal y 9,235 de alcance vertical.

deo tendrán, forzosamente, que emplear, para la protección de sus grandes aparatos, los aviones de combate de que hablamos antes, que, aun cuando capaces de desarrollar cierta velocidad y de llevar a cabo toda clase de acrobacias, se resentirán bastante de su torpeza en presencia de los *cazas* más modernos.

Los progresos, por consiguiente, son formidables. Pero, siendo simultáneos en ataque y en defensa, la futura diferencia de impulsiones, base de evaluación del peligro que amenaza a la retaguardia, será acaso equivalente a la de 1918. Desgraciada, pues, la pobre tierra que se encuentre, en una guerra, sin elementos para defenderse de los aviones.

La amenaza planea constantemente sobre nuestras cabezas. Es necesario que todo el mundo la conozca, que le conceda cada cual la importancia que tiene y que el pueblo sea el primero en reclamar una protección digna de él.

BIBLIOGRAFÍA

Ajalbert (Jean): *La passion de Roland Garros* (Ed. de France, 1926).

Barbaro (Aldo): *Le vie del cielo* (Palermo, E. Sandron, 1930).

Bertuccioli e Pinchetti: *Ali nel cielo* (Roma, Lib. del Littorio, 1929).

Blériot et Ramond: *La gloire des ailes* (París, Ed. de France, 1927).

Bordeaux (Henri): *Vie héroique de Guynemer* (París, Plon, 1924).

Fonck (René): *L'aviation et la securité française* (París, Bossart).

Groos: *La guerra nel mare del Nord* (Roma, 1928).

Hoeppner (Général von): *L'Allemagne et la guerre aérienne* (París, Payot).

Jauneaud (Marcel): *L'aviation militaire et la guerre aérienne* (París, Flammarion).

Laredo de Mendoza: *Gabriele d'Annunzio, aviatore di guerra* (Milán, I. E. I., 1930).

Locatelli (Antonio): *Le ali del prigionero* (Milán, Treves, 1920).

Milanese (Guido): *Le Aquile* (Milán, 1930).

Molfese (Manlio): *L'aviazione italiana durante la guerra europea* (Roma, 1925).

Mortane (Jacques): *Missions spéciales* (Ed. Baudinière, 1929).

El mismo: *La guerre des nues* (París, 1918).

Néon: *Une illusion: la conquête de l'air* (París, 1927).

Niessel: *La maîtrise de l'air* (París, 1928).

Poirier (Jules): *Les bombardements de Paris* (París, 1930).

Preposti (Clementi): *La guerra nel cielo* (Palermo, 1930).

Richthofen (Manfredo von): *El aeroplano rojo de combate* (Madrid, 1918).

Scheer (*Mémoires de l'Amiral*) (París, 1924).

INDICE

Capítulos | Páginas

EPÍLOGO

¡SI EMPEZARA HOY OTRA GRAN GUERRA!



